Een beoordeling van het Schiphol-voorstel voor Maastricht Aachen Airport

De aandachtspunten bij het Statenvoorstel van de provincie Limburg, puntsgewijs en in het kort.

November 2026

Over de totstandkoming

Deze beoordeling is opgesteld door een econoom en een financieel specialist, die in opdracht van de Alliantie pleinAIR Maastricht in de korte tijd die beschikbaar was en met het weinige cijfermateriaal dat voorhanden is een quickscan op het Statenvoorstel van 3 november 2026 hebben uitgevoerd. Met meer tijd zou een gedegenere analyse mogelijk zijn geweest.

Meer informatie

Voor vragen en een nadere toelichting kunt u zich wenden tot Paul Sprangers. U bereikt hem via 06 16 438 732 of alliantie@pleinairmaastricht.nl. Hij brengt u graag in contact met de opstellers van dit document.

De beoordeling samengevat

Op deze en de volgende pagina vatten we samen wat het Schiphol-voorstel voor (de provincie) Limburg zal betekenen. De gedetailleerde financieel-economische beoordeling volgt daarna.

Wat het vliegveld de provincie gaat kosten:

- de provincie stelt tot en met 2035 € 42,9 mln. extra NEDAB-subsidie beschikbaar bovenop de subsidie van € 27,9 mln. die in 2022 al voor dezelfde periode was toegezegd. Er wordt zo in totaal € 70,8 mln. aan subsidie naar het vliegveld overgemaakt tot en met 2035. Dat is gemiddeld € 7,87 mln. per jaar. Vanaf 2036 wordt er € 3,6 mln. per jaar overgemaakt;
- de provincie laat twee leningen versneld aflossen en stort het ontvangen bedrag weer als aandelenkapitaal terug in het vliegveld. Iets soortgelijks doet ze voor een loods, die ze verkoopt, waarna de verkoopopbrengst als nieuw aandelenkapitaal in het vliegveld wordt gestort. Dit lijkt een ruil met gesloten beurzen te zijn, maar is dat niet, omdat:
    - de provincie afziet van de gegarandeerde rente- en huuropbrengsten, terwijl er voor in de plaats binnen afzienbare tijd geen opbrengsten in de vorm van winst te verwachten zijn. De provincie ziet van die inkomsten af, zodat het vliegveld minder kosten heeft en daarmee een grotere kans heeft om als onderneming te kunnen blijven voortbestaan;
    - Schiphol stort met € 33,6 mln. minder aandelenkapitaal in het vliegveld dan het afgaande op haar meerderheidsbelang van 80% zou moeten doen. De provincie brengt in totaal 76,1% van alle kapitaal in en heeft recht op 20% van de winsten, Schiphol brengt 23,9% procent in en heeft recht op 80% van de winsten. Het resultaat is dat de provincie € 88,86 mln. voor Schiphol in het vliegveld zal hebben gestopt, waarmee Schiphol winst kan maken en waarvoor de provincie nooit winst zal krijgen. Die onevenredige verdeling zorgt ervoor dat de gederfde rente- en huuropbrengsten waarschijnlijk niet met winsten terugverdiend zullen worden.
- het Schiphol-voorstel kost Limburg in de periode 2026-2035 minimaal € 117,0 mln. De kosten bestaan o.a. uit € 70,8 mln. aan nog over te maken subsidie, de gederfde rente- en huuropbrengsten en € 38,86 mln. (van in totaal € 88,86 mln.) aan aandelenkapitaal, dat de provincie voor Schiphol in het vliegveld zal hebben ingebracht.

Hoe de provincie weer met het vliegveld in de problemen kan komen:

- de provincie laat haar aandeel in het vliegveld verwateren tot 20%, waardoor ze formeel geen noemenswaardige invloed meer zal hebben op de commerciële beslissingen die voor het vliegveld worden genomen. In het Schiphol-voorstel wordt niet ingegaan op de maatschappelijke consequenties daarvan. Er wordt wel ingegaan op de voorwaarden die Amendement 145 stelt aan een “omgevingsbewuste luchthaven”, maar niet hoe de provincie die in de praktijk structureel kan blijven borgen met haar minderheidsaandeel;
- het Schiphol-voorstel bevat geen nieuwe visie, plannen en prognoses voor het vliegveld. Het businessplan uit 2022 wordt nog steeds nagestreefd, terwijl het inmiddels al is achterhaald. Zonder een nieuw businessplan met businesscase (financiële onderbouwing) is er geen zicht op hoe het vliegveld zich de komende jaren zal ontwikkelen, hoe realistisch een commercieel levensvatbaar vliegveld zal zijn en daarmee hoe zinvol nieuwe uitgaven aan het vliegveld zullen zijn;
- de substantiële steun die al in 2022 en nu met het Schiphol-voorstel nog maar eens aan het vliegveld en Schiphol worden verleend zou het vliegveld de komende jaren kwetsbaar kunnen maken voor procedures bij de Europese Commissie. Dat zou ook kunnen gelden voor de NEDAB-steun. Nog los van de NEDAB-steun is er met alle over de jaren verleende steun voor de provincie zelf de komende decennia waarschijnlijk geen vooruitzicht op een per saldo renderend vliegveld en precies dat maakt de staatssteun kwetsbaar;
- het verkrijgen van de natuurvergunning en het luchthavenbesluit kan langer duren dan de termijn waarvoor de nieuwe financiering in het vliegveld wordt ingebracht, waardoor een nieuwe herkapitalisatie op termijn onvermijdelijk zou kunnen worden.

Dan nog dit:

- bij de redding van het vliegveld in 2022 werden er maanden uitgetrokken om onderzoeken te laten doen en het hele dossier te bespreken, nu staan er maar vijf weken voor een ingrijpender en niet-onderhandelbaar voorstel, dat bovendien geen concreet nieuw toekomstperspectief biedt. Daarbij komt dat er nog steeds geen jaarverslag over 2025 is, wat de transparantie niet ten goede komt. Het zou goed zijn als er voor het hele traject meer tijd zou worden uitgetrokken.

Het Schiphol-voorstel op hoofdlijnen

Het doel van dit document is om het Schiphol-voorstel voor Maastricht Aachen Airport (MAA) kort samen te vatten, samenhangend te duiden en van kanttekeningen te voorzien. Het Schiphol-voorstel is opgenomen in een Statenvoorstel van het provinciebestuur van de provincie Limburg. Met Schiphol is Schiphol Nederland BV bedoeld.

Een overzicht van de belangrijkste punten uit het voorstel.

De provincie:

- zet **twee leningen** om in aandelenkapitaal. Dat is eenmalig wel een verlies in de boekhouding van de provincie van € 34,75 mln., maar financieel had dat voor de provincie desondanks neutraal[1] kunnen zijn, ware het niet dat:
    - de renteopbrengsten van de leningen vervallen, terwijl die naar verwachting de komende jaren (of decennia) door aanhoudende verliezen bij het vliegveld niet gecompenseerd zullen worden met opbrengsten uit winsten;
    - Schiphol met haar inbreng van € 33,6 mln. aan aandelenkapitaal naar rato niet inbrengt wat passend zou zijn bij haar meerderheidsbelang van 80% in het vliegveld. Dat betekent dat wanneer het vliegveld winst zou maken, daarvan een onevenredig groot deel bij Schiphol terechtkomt en het restant aan winst onvoldoende zou kunnen zijn om de gederfde renteopbrengsten van de leningen te compenseren;
- verkoopt **"Cargoloods Oost"** aan het vliegveld en steekt de opbrengsten daarvan als aandelenkapitaal weer in het vliegveld[2]. Die verkoop levert de provincie een papieren winst van € 4,62 mln. op. Omdat de verkoop plaatsvindt zonder dat er geld over en weer gaat, had de verkoop financieel neutraal kunnen zijn, ware het niet dat:

[1] Het omzetten van leningen in aandelenkapitaal (ook wel agio, agiokapitaal en agiostorting genoemd) is in theorie neutraal. Met het afschrijven van de leningen komt er dan wel geen stroom aan aflossingen terug naar de provincie, maar de provincie is wel (mede)eigenaar van het bedrijf, waarin die leningen zijn omgezet naar aandelenkapitaal. De provincie blijft dan linksom of rechtsom toch eigenaar van hetzelfde kapitaal.

[2] In de door de provincie opgestelde tabel met balanseffecten zou de cargoloods een boekwaarde van € 5,85 mln. hebben en er daarmee een resultaat ("effect") van € 10,47 mln. (verkoopwaarde loods) - € 5,85 mln. (boekwaarde loods) = € 4,62 mln. overblijven. In de term-sheet op pagina 50 onderaan/51 bovenaan in het Statenvoorstel zou de loods echter effectief maar € 9,38 mln. opbrengen, terwijl het restant ad € 1,09 mln. overdrachtsbelasting zou zijn. De provincie overschat de (positieve) balanseffecten en onderschat de (negatieve) begrotingseffecten. De loods brengt € 1,09 minder op en de provincie betaalt als verkoper van de loods de overdrachtsbelasting uit de begroting, wat een subsidie voor het vliegveld is.

- de verhuuropbrengsten vervallen, terwijl die naar verwachting de komende jaren (of decennia) door aanhoudende verliezen bij het vliegveld niet gecompenseerd zullen worden met opbrengsten uit winsten;
- Schiphol met haar inbreng van € 33,6 mln. aan aandelenkapitaal naar rato niet inbrengt wat passend zou zijn bij haar meerderheidsbelang van 80% in het vliegveld. Dat betekent dat wanneer het vliegveld winst zou maken, daarvan een onevenredig groot deel bij Schiphol terechtkomt en het restant aan winst onvoldoende zou kunnen zijn om de gederfde verhuuropbrengsten te compenseren;

- stelt eenmalig € 7 mln. aan **extra NEDAB-subsidie**[3] ter beschikking en wel "*omdat ruim 10% van het achterstallig onderhoud als NEDAB-kosten kan worden gekwalificeerd. Dit wordt in de transactiedocumenten nader uitgewerkt."* Over het algemeen worden de door de provincie verstrekte NEDAB-subsidies nooit publiekelijk verantwoord en dat is ook hier het geval[4].

  Belangrijk om te weten: er is in de praktijk geen verschil tussen NEDAB-subsidie en exploitatiesubsidie. Beide dekken kosten die een vliegveld niet zelf kan of wil dragen. Juridisch is het onderscheid wel van belang, omdat de Europese Commissie NEDAB-subsidies zonder meer toestaat en exploitatiesteun niet. Beide subsidies worden verstrekt om het resultaat van een onderneming te verbeteren en zijn dus beide de facto exploitatiesteun;

- wil de **jaarlijkse NEDAB-subsidie** met terugwerkende kracht voor de periode 2026-2035 verhogen van € 5,5 mln. naar gemiddeld € 6,93 mln. per jaar. Gemiddeld, omdat de NEDAB-subsidies over de jaren zullen variëren. Vanaf 2036 wordt gerekend met een subsidie van € 3,6 mln. per jaar. Een onderbouwing van de subsidies ontbreekt ook hier.

  In het businessplan uit 2022 werd nog uitgegaan van € 5,5 mln. (wordt: € 6,93 mln.) aan NEDAB-subsidie per jaar tot en met 2029 (wordt: 2035) en vanaf 2030 (wordt: 2036) € 1,9 mln. per jaar (wordt: € 3,6 mln.).

[3] NEDAB staat voor niet-economische diensten van algemeen belang en zijn overal het algemeen de diensten die de brandweer, beveiligers en de luchtverkeersleiding leveren.

[4] Het zou aan te raden zijn dat Provinciale Staten NEDAB-subsidies actief controleren op rechtmatigheid. Deze uitgavenpost is de grootste en groeit het hardst. Ook worden steeds weer eenmalig inhaalslagen met NEDAB-subsidies gemaakt, waarvan de omschrijvingen in documenten als het Statenvoorstel in ieder geval doen vermoeden dat ze niet of maar deels rechtmatig worden aangewend.

Het totaal aan NEDAB-subsidies

Wanneer we de voor 2026 gereserveerde € 5,5 mln. aan NEDAB-subsidie al als uitgegeven beschouwen en niet meetellen, dan zal in het Schiphol-voorstel in de tien jaar van 2026 (feitelijk: 2027) tot en met 2035 in totaal nog aan NEDAB-subsidie worden uitgegeven:

1 x € 1,43 mln. + 9 x € 6,93 mln. + € 7,0 mln. = € 70,8 mln. Dat is gerekend vanaf begin 2027 € 70,8 mln. / 9 jaar = gemiddeld € 7,87 mln. per jaar.

In het businessplan uit 2022 ging het voor die negen jaren nog om 3 x € 5,5 mln. + 6 x € 1,9 mln. = € 27,9 mln. Het nieuwe subsidiebedrag ligt € 70,8 mln. - € 27,9 mln. = € 42,9 mln. (€ 4,77 mln. per jaar) hoger dan in 2022 nog voor die jaren voorzien was.

Schiphol:

- stort gefaseerd, nadat aan een aantal voorwaarden[5] is voldaan, in totaal € 33,6 mln. in het vliegveld, waaronder € 4,2 mln. om nog eens 40% van de aandelen en daarmee een meerderheidsbelang van 80% in het vliegveld te verwerven. Ook stelt Schiphol zich garant voor € 4,5 mln. aan lopende verliezen tot medio 2027.

  Over de aanwending van die middelen zegt het Statenvoorstel dat:

  "de luchthaven MAA […] een deel van deze liquiditeitsinjectie [zal] moeten inzetten voor de exploitatie, totdat een break-even bedrijfsexploitatie wordt bereikt. Voor het overgrote deel zal de liquiditeit worden aangewend voor investeringen die nodig zijn voor de verdere verbreding en versterking van de operationele kernactiviteiten, teneinde de in het businessplan 2022 gestelde doelen te kunnen realiseren."

  Onduidelijk is of bovenstaande verder is uitgewerkt in een door Schiphol opgesteld investeringsplan.

Hoe Schiphol kan profiteren

Net als in 2022 heeft Schiphol gunstige voorwaarden voor zichzelf bedongen en zijn door de provincie veronderstelde expertise duur verkocht. Het bedrijf vergroot zijn aandelenbelang van 40% naar 80%, maar stort, buiten de € 4,2 mln. aan nieuwe aandelen slechts € 33,6 mln. - € 4,2 mln. = € 29,4 mln. aan extra kapitaal. Die storting is navenant haar huidige aandeel van 40% en niet navenant het meerderheidsbelang van 80%.

Het effect daarvan kan worden afgelezen uit de tabel op pagina 56 bovenaan in het Statenvoorstel, die hieronder is overgenomen:

[5] Zoals de verlening van de natuurvergunning en het vaststellen van het luchthavenbesluit.

17. Aandelenverhouding	Partij	Aantal aandelen (#)	Nominale waarde (EUR)	Agio (EUR)	Totale Investering Aandelen (EUR)	% Aandelen
	Provincie Limburg	4.500	€ 45.000	€ 120.291.214	€ 120.336.214	20%
	Schiphol Nederland BV	18.000	€ 180.000	€ 37.791.260	€ 37.971.260	80%
	Totaal	**22.500**	**€ 225.000**	**€ 158.082.474**	**€ 158.307.474**	**100%**

Schiphol zal € 37,79 mln. / € 158,31 mln. = 23,9% van alle kapitaal hebben gestort, waarmee het 80% van de onderneming bezit. De provincie stortte 76,1% van het kapitaal, waarmee ze 20% van de onderneming bezit.

De provincie zal met het plan uit 2022 en het Schiphol-voorstel in totaal 80% x € 158,31 = € 126,65 mln. - € 37,79 = € 88,86 mln. aan aandelenkapitaal voor Schiphol hebben ingebracht, waarvan de winsten alleen Schiphol ten goede zullen komen. Dat voor de provincie niet-renderende kapitaal zal in het vliegveld blijven vastzitten en kan niet beschikbaar worden gemaakt voor andere uitgaven die de provincie wil doen[6].

Met het Schiphol-voorstel wordt € 38,86 mln. van de € 88,86 mln. ten laste gebracht van de begroting voor 2026 van de provincie.

Tot slot, mocht aan een voorwaarde niet worden voldaan en daardoor de samenwerking met Schiphol niet verder worden voortgezet, dan wil Schiphol “onder voorwaarden” niet alleen “maximaal” het aankoopbedrag van de aandelen van € 4,2 mln. die het nu zou kopen terug, maar ook de € 4,2 mln. aan aandelen die het in 2022 kocht. Hoe de waardering van € 4,2 mln. in 2026 tot stand is gekomen is zonder verder cijfermateriaal niet na te gaan.

[6] Een voorbeeld om duidelijk te maken hoe dit zit: twee ondernemers starten samen een onderneming en brengen daarvoor ieder € 1 mln. in (samen € 2 mln.). Het eigendom en de kapitaalinbreng zijn 50%-50% verdeeld: ze storten 50% en hebben voor 50% recht op winst. Het bedrijf maakt per jaar € 100.000 winst en dus krijgt iedere ondernemer € 50.000 aan winst. Het rendement is voor beiden dan 5% (€ 50.000 / € 1 mln.).

Met het Schiphol-voorstel wordt de eigendomsverhouding 80%-20% (Schiphol/provincie), maar is de kapitaalinbreng 23,9%-76,1% (Schiphol/provincie). Vertaald naar het ondernemersvoorbeeld zou de ene ondernemer 23,9% x € 2 mln. = € 478.000 hebben gestort en de andere 76,1% x € 2 mln. = € 1.522.000. De winst voor de ene ondernemer die € 478.000 stortte zou 80% x € 100.000 = € 80.000 zijn, terwijl de winst voor de andere ondernemer die € 1.522.000 stortte 20% x € 100.000 = € 20.000 zou zijn. De ene ondernemer behaalt een rendement van € 80.000 / € 478.000 = 16,7% en de andere van € 20.000 / € 1.522.000 = 1,31%.

Wil de ene ondernemer op een gelijkwaardige manier recht hebben op 80% van de winst, dan hoort daar ook een kapitaalinbreng van 80% x € 2 mln. = € 1,6 mln. bij. Omdat de ene ondernemer maar € 478.000 inbracht, komt die € 1,6 mln. - € 478.000 = € 1.122.000 tekort. Dat tekort moet de andere ondernemer bijpassen bovenop diens deel van € 2 mln. – € 1,6 mln. = € 400.000. Die € 1.122.000 staat gelijk aan de € 88,86 mln. die Schiphol van de provincie als aandelenkapitaal krijgt om winst mee te maken, maar waarop de provincie zelf geen winst zal maken.

De kosten voor de provincie

Met behulp van de prognoses van de begrotingseffecten krijgen we een overzicht van wat het vliegveld Limburg in de tien jaar van 2026/2027-2035 zal gaan kosten, wanneer de provincie akkoord zou gaan met het Schiphol-voorstel.

Begrotingseffecten Provincie Limburg

ref.		2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
1	Afwaardering activa deelneming NV HBLM	€ -38.862.087	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ -38.862.087**
2	Verkoopresultaat Cargoloods	€ 4.621.119	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 4.621.119**
2	*Exploitatie en kapitaal-lasten cargoloods*	*€ -122.724*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -385.268*	*€ -498.150*	*€ -498.150*	***€ -2.274.828***
4	Incidentele NEDAB subsidie (AOH)	€ -	€ -3.500.000	€ -3.500.000	€ -	€ -	€ -	**€ -7.000.000**
5	Versnelling structurele NEDAB-subsidie	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	€ -1.428.389	**€ -8.570.334**
5	Inzet bijdragen van gemeenten	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	**€ 1.000.000**
	Totaal	**€ -34.792.081**	**€ -5.313.657**	**€ -5.313.657**	**€ -1.813.657**	**€ -1.926.539**	**€ -1.926.539**	**€ -51.086.130**

Tabel: Overzicht begrotingseffecten Provincie Limburg

- De provincie stelt € 38,86 mln. aan aandelenkapitaal ter beschikking aan het vliegveld, waarvan de winsten voor Schiphol zijn.
- Het resultaat dat is behaald met de verkoop van de cargoloods ad € 4,62 mln. komt de provincie toe[7].
- In deze beoordeling nemen we alleen de wegvallende exploitatie- en kapitaallasten van de cargoloods tot en met 2031 ad € 2,27 mln. mee. De provincie zal de netto-opbrengsten derven, die worden verkregen uit de verhuur van de loods.
- In totaal wordt er € 70,8 mln. vrijgemaakt voor NEDAB-subsidies. De berekening staat in het voorgaande[8].
- Er is eenmalig een bijdrage verstrekt door de gemeenten Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen en Beek van € 1,0 mln. Dat bedrag is geen uitgave aan het vliegveld en nemen we niet mee in het kostenoverzicht.

  Subtotaal: € 107,31 mln.

Bij deze kostenberekening zijn nog niet meegenomen:

[7] Zie de eerdere opmerking over de betaling van overdrachtsbelasting.

[8] De begrotingseffecten beschrijven wijzigingen. De in 2022 toegezegde jaarlijkse NEDAB-subsidie van € 5,5 mln. blijft met het Schiphol-voorstel ongewijzigd en zijn dus geen nieuw begrotingseffect. Die € 5,5 mln. zal echter wel samen met de extra toegezegde subsidie van € 1,43 mln. aan het vliegveld worden uitbetaald (samen: € 6,93 mln.).

- de wegvallende renteopbrengsten: het vliegveld is op de lening voor de start- en landingsbaan tot en met 2053 in totaal nog € 18,55 mln. aan rente aan de provincie verschuldigd. Voor de periode tot en met eind 2035 gaat het om € 9,62 mln. De gederfde renteopbrengsten op de andere lening zijn hier nog niet becijferd. Onduidelijk is waarom deze twee posten niet zijn meegenomen in de begrotingseffecten van de provincie;
- de wegvallende huuropbrengsten van de cargoloods over de periode 2032-2035, die bij de provincie al dan niet voor die jaren gebudgetteerd zullen worden en voor deze kostenberekening meetellen;
- een garantstelling van maximaal € 4,0 mln. voor de sanering van PFAS-gronden;
- de mogelijke verplichting tot aanschaf van elektrisch aangedreven crashtenders.

Totaal: minimaal € 117 mln.

De toekomst blijft ongewis en vol met risico's

In het Statenvoorstel benoemt de provincie een aantal risico's. Die risicoanalyse mist echter nog een aantal belangrijke zaken, zoals:

- het Statenvoorstel vermeldt dat met de nieuw toe te zeggen financiering invulling gaat worden gegeven aan het businessplan uit 2022. Het probleem is echter dat:
    - dit businessplan anno 2026 is achterhaald door de achterblijvende passagiers- en vrachtvolumes en het niet van de grond komen van elektrisch vliegen;
    - het plan uit 2022 inhoudelijk sowieso niet sterk was, omdat het nauwelijks concrete plannen bevatte en vooral een intentie uitsprak om er samen met Schiphol iets van te maken…
    - … wat in het Statenvoorstel nu is omgeschreven naar het uitspreken van het volle vertrouwen in de kundige partner die Schiphol zou zijn.

  Wat nodig is, is een nieuw, kundig en verifieerbaar businessplan met een nieuwe businesscase (financiële onderbouwing). Het formuleren van een onderbouwd toekomstplan voor het vliegveld, dat in ieder geval op papier stand kan houden, zou juist een meerwaarde van de samenwerking met Schiphol moeten zijn;
- het Statenvoorstel maakt niet duidelijk in welk opzicht de provincie met haar huidige aandelenbelang van 60% de ontwikkeling van het vliegveld in de weg zou hebben gestaan en hoe juist een kleinere rol het succes van de gezamenlijke onderneming bevordert.

  Wat wel duidelijk is hoe het geschuif met kapitaal en het ermee samenhangende kwijtschelden van de rente op leningen en het afzien van de baten van het verhuren van

de cargoloods het vliegveld begunstigen en hoe het door de provincie voor Schiphol ter beschikking gestelde kapitaal alleen Schiphol ten goede komt.

Het is lastig om het Schiphol-voorstel los te zien van de financiële nood, waarin MAA zal verkeren. Het voorstel bestaat feitelijk slechts uit het met belastinggeld herkapitaliseren van het vliegveld, zonder nieuwe visie, plannen en prognoses.

- De provincie laat haar aandeel in het vliegveld verwateren tot 20%, waardoor ze formeel geen noemenswaardige invloed meer zal hebben op de commerciële beslissingen die voor het vliegveld worden genomen. Onduidelijk is of de provincie ervan doordrongen is wat dit voor de provincie zelf betekent. Ze schrijft:

  "dankzij het behoud van een minderheidsaandeel en de daarbij behorende afspraken, blijft de Provincie in positie om de kaders van de PS-besluiten uit 2022 te bewaken"

  en:

  "de Provincie blijft als minderheidsaandeelhouder betrokken bij de borging van publieke en regionale belangen."

  De vraag is: hoe dan? Zonder verdere uitwerking zijn dit slechts slogans.

  De nieuwe situatie is straks als volgt:

  - Schiphol neemt in Schiphol (gemeente Haarlemmermeer, Noord-Holland) de commerciële besluiten over MAA en probeert op termijn eventueel winst te maken;
  - de Rijksoverheid zorgt in Den Haag (Zuid-Holland) voor de randvoorwaarden, waarbinnen Schiphol mag opereren, zoals een Luchthavenverkeersbesluit en een natuurvergunning;
  - de provincie betaalt in Limburg NEDAB-subsidies, zodat een vliegveld waar alleen Schiphol over gaat voor Limburg behouden kan blijven. Omdat de provincie blijft betalen voor deze subsidies zal het vliegveld voor Limburg zeer waarschijnlijk netto verlieslatend blijven.

  De provincie lijkt haar afnemende invloed op de bedrijfsvoering van het vliegveld als positief te beoordelen, zonder daarbij verder in te gaan op de maatschappelijke consequenties ervan. Er wordt dan wel ingegaan op de voorwaarden die Amendement 145 stelt aan een "omgevingsbewuste luchthaven", maar niet hoe de provincie die structureel in de praktijk kan blijven borgen met haar minderheidsbelang;

- het vertrouwelijke “staatssteunrapport” is een advies en geen uitspraak van de Europese Commissie of van een rechter. De steun die de provincie geeft heeft ten doel om de kosten van het vliegveld te verlagen en om een aandeelhouder een voordeel te verschaffen, terwijl de provincie zelf door al die voordelen de komende decennia geen (marktconform) rendement op het vliegveld zal behalen. Dit maakt het vliegveld kwetsbaar. Het risico bestaat dat toegekende steun later moeten worden teruggevorderd, waardoor het vliegveld dan weer in financiële nood komt;
- het verkrijgen van de natuurvergunning en het luchthavenbesluit kan langer duren dan de termijn waarvoor de nieuwe financiering in het vliegveld wordt ingebracht, waardoor een nieuwe herkapitalisatie op termijn onvermijdelijk zou kunnen worden.

Tot slot

De provincie is eigenlijk weer terug bij af, terug in 2022, ware het niet dat het deze keer niet de bedoeling is om de nut en noodzaak van het vliegveld te bevragen, maar slechts om de financiële gevolgen van het weinig gebruikte vliegveld met meer steun op te lossen.

Bij de redding van het vliegveld in 2022 werden er maanden uitgetrokken om onderzoeken te laten doen en het hele dossier te bespreken, nu staan er maar vijf weken voor een ingrijpender en niet-onderhandelbaar voorstel, dat bovendien geen concreet nieuw toekomstperspectief biedt. Daarbij komt dat er nog steeds geen jaarverslag over 2025 is, wat de transparantie niet ten goede komt. Het zou goed zijn als er voor het hele traject meer tijd zou worden uitgetrokken.

Over de opdrachtgever van deze beoordeling

De Alliantie pleinAIR Maastricht spreekt voor zestien ngo’s en honderden burgers die zich bij de alliantie hebben aangesloten. Zij maken zich allen zorgen over geluidsoverlast, schadelijke uitstoot en economische schade als gevolg van de activiteiten op en rond het vliegveld. De Alliantie komt ook op voor de stille Limburger, die pas straks in zijn slaapkamer en tuin, bij de dokter en makelaar en bij het recreëren in het Limburgse vijf-sterrenlandschap geconfronteerd zal worden met de keuzes die de provincie Limburg namens hem maakte.