



Ryanair verlaat de luchthaven van Maastricht in het najaar. © Rob Oostwegel Fotograaf

Vliegveld Beek is Ryanair kwijt: is dit de doodsteek voor Maastricht Aachen Airport?

MaastrichtMet het aangekondigde vertrek van Ryanair lijkt Maastricht Aachen Airport (MAA) opnieuw een klap te krijgen die de toch al fragiele toekomst van de luchthaven verder op losse schroeven zet. Is er nog toekomst voor MAA?

02:00

Vanaf 26 oktober 2025 schrapt de Ierse prijsvechter al haar vluchten vanaf Beek. Daarmee verdwijnen vijf directe Europese verbindingen en ruim 150.000 stoelen per jaar: vanuit Beek kan je vliegen naar Barcelona (Girona), Alicante, Bari, Porto en Zadar. Ryanair noemt de luchthaven van Maastricht één van de duurste van Europa. De luchthavenbelasting is in Nederland opgelopen tot bijna dertig euro per passagier. Dat zou een stijging zijn van 275 procent sinds 2021.

[LEES OOK.](#)

[**Ryanair schrapt dit najaar alle vluchten vanaf Maastricht**](#)



“Het is onze doelstelling om een break-even bedrijfsresultaat te behalen voor de luchthaven in 2027”, is de reactie van Maastricht Aachen Airport. “Dat betekent dat we ons richten op activiteiten die winstgevend zijn en onze kosten kunnen dekken. Dat geldt niet voor de tarieven die Ryanair wenst te betalen. Dat Nederland een hoge overheidsbelasting op vliegtickets kent, heeft natuurlijk niet meegeholpen. We zijn er echter van overtuigd dat er voor luchtvaartmaatschappijen op Maastricht Aachen Airport nog interessante mogelijkheden liggen.” Woordvoerder Hella Hendriks vult aan dat het wegvallen van het contract geen gevolgen heeft voor de luchthaven. “Het drukt niet op onze winst omdat de inkomsten van deze vluchten de kosten niet dekken en omdat onze inkomsten grotendeels voortkomen uit de vrachtactiviteiten.”

Maar dat klinkt allemaal te rooskleurig, zegt Wim Derks van de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA. “In 2022 is er door de Provinciale Staten gestemd om de luchthaven verder te zetten. In het businessplan werd er gerekend op 470.000 passagiers in 2025. Dat aantal lijkt nu verder weg dan ooit.” In 2024 trok het vliegveld slechts 228.000 reizigers. “Na het vertrek van Ryanair blijft alleen Corendon over, maar ook zij gaan veel minder vliegen vanaf Maastricht Airport.” Dat betekent dat de pas aangelegde parkeerplaats voor ruim 1.600 auto's dus vaak leeg komt te staan.

Ook de prognoses voor vrachtvervoer vallen tegen. In 2024 werd slechts 29.000 ton verwerkt. Volgens de directie is er sprake van een gezonde financiële situatie vanaf 200.000 ton vracht. “Er zijn prognoses dat de luchthaven nog dit jaar failliet zou gaan als er niet massaal veel subsidies door de provincie worden ingestopt”, zegt Derks, “maar zelfs met subsidies lijkt het niet meer lang te gaan duren. Dit is de genadeklap voor de luchthaven.”

[LEES OOK.](#)

[Nederlands-Limburg houdt ondanks slechte cijfers vertrouwen in Maastricht Aachen Airport](#)



Miljoenen

In 2014 werd de Limburgse Provincie meerderheidsaandeelhouder van de luchthaven om ze te behoeden voor een faillissement. “Maar sinds de vorige verkiezingen zit de BoerBurgerBeweging (BBB) in de coalitie en gaan er steeds meer kritische stemmen op over het openhouden van de luchthaven.” Een maatschappelijke kostenbatenanalyse uit 2024 berekende dat sluiting van de luchthaven 484 miljoen euro zou opleveren, tegenover een verliespost van 110 miljoen bij openhouden.

“Het vliegveld ligt ook te dicht bij de huizen”, zegt Derks. “Er staat zelfs een woonhuis op 150 meter van de startbaan. Er is geen taxibaan, waardoor de vliegtuigen moeten keren op de startbaan en een gigantische uitstoot aan fijn stof veroorzaken. Bij het landen vliegen er zelfs pannen van de daken. Dit is gewoon een ongeschikte plek voor een luchthaven.”



PleinAIR Maastricht wil het hele terrein een nieuwe bestemming geven. © PleinAIR Maastricht

De Alliantie PleinAir Maastricht liet een herbestemmingsplan uitwerken door Francine Houben, een internationaal bekende architect met Limburgse roots. In dat plan wordt de luchthaven omgevormd tot een groen park met verschillende functies. De startbaan wordt een energiebaan met zonnepanelen, er wordt plaats gecreëerd voor werken, wonen en ontspanning midden in de toeristische regio Zuid-Limburg. “Uit een kostenbatenanalyse bleek dat de regio beter af is als de luchthaven dicht is. De provincie heeft vervolgens een eigen studie laten uitvoeren en de conclusies waren dezelfde. Maar dit is een prestigeproject en de politiek moet nog een goede manier vinden om dit verhaal zonder te veel politieke schade te laten eindigen”, besluit Derks.