



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00766510
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 22 april 2025
Verzonden 22 april 2025

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : M. Jenneskens en K. Mertens
Fractie : D66 en GroenLinks
Inzake : Beantwoording schriftelijke vragen inzake gevolgen beoordeling commissie MER voor Maastricht Aachen Airport en intern salderen

L1 berichtte gisteren dat de commissie MER de milieueffectrapportage van Maastricht Aachen Airport heeft beoordeeld 1 en tot de conclusie komt dat de beoordeling in deze rapportage te positief is. Het toekomstplan van MAA heeft gevolgen voor de omgeving en de milieueffecten zijn groter zijn dan in de MER werden verondersteld. Daarnaast loopt de procedure rondom de natuurvergunning en wordt duidelijk dat de stikstof-uitspraak van de Raad van State rondom intern salderen ook gevolgen heeft voor MAA. Dat leidt voor de fracties van D66 en GroenLinks tot de volgende vragen:

Vraag 1.

Welke gevolgen heeft de beoordeling van de commissie MER voor het luchthavenbesluit?

Antwoord:

Bij de beoordeling van de aanvraag voor het verkrijgen van een Luchthavenbesluit dient de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) inzicht te hebben in de te verwachten milieueffecten. MAA heeft hiervoor een mer-beoordelingsnotitie opgesteld en bij het ministerie van I&W ingediend. De Minister van I&W beoordeelt vervolgens of de milieugevolgen voldoende zijn beschreven. In het kader van deze beoordeling heeft het ministerie van I&W de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) om advies gevraagd. Het is thans aan de Minister van I&W om de luchthaven te informeren over de impact die het advies van de Commissie mer zal hebben op het traject van de nog in te dienen aanvraag Luchthavenbesluit.

**Vraag 2.**

Is vertraging van het luchthavenbesluit mogelijk? Zo ja, hoe lang kan die vertraging oplopen?

Antwoord:

Ja. Dit hangt echter af van de gevolgen die de Minister van I&W aan het advies van de Commissie mer verbindt. Voor informatie over de doorlooptijd van totstandkoming van het luchthavenbesluit vanaf de aanvraag verwijzen wij u naar onderstaande website van het ministerie die voor dit doel is ingericht.

<https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/2025/02/21/proces-luchthavenbesluit-maastricht-aachen-airport>

Vraag 3:

Wat betekent deze eventuele vertraging van het luchthavenbesluit voor de in amendement Heldens uitgangspunten voor een 'omgevingsbewuste luchthaven' waar pas vanaf 's ochtends om 7 uur mag worden vertrokken en de meest overlastgevende toestellen, zoals de Boeing 747-400 worden geweerd?

Antwoord

Voor de door Provinciale Staten gestelde kaders heeft een eventuele vertraging geen gevolgen. De door Provinciale Staten gestelde kaders blijven van kracht. Zij zijn het uitgangspunt voor de exploitatie van de luchthaven vanaf het moment dat het Luchthavenbesluit van kracht wordt. Het Luchthavenbesluit vormt de vergunning om de luchthaven binnen de gestelde kaders te kunnen blijven exploiteren en zal de huidige vergunning vervangen. De beperking van de openstelling (7.00 uur in plaats van 8.00 uur) en het gebruik van de volledige start- en landingsbaan (2.750 in plaats van 2.500 meter) gelden vanaf het van kracht worden van het Luchthavenbesluit.

Vraag 4.

De directeur van het vliegveld stelde bij de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht dat de zaken eerst economisch op orde moeten zijn, alvorens gewerkt kan worden aan elektrisch vliegen en het afbouwen van de 747-400.

Hoe lang is dit al bekend bij de provincie als aandeelhouder?

Antwoord:

De directeur van de luchthaven heeft in de CRO gesteld dat zijn prioriteit ligt bij het nastreven van de in het businessplan 2022 genoemde volumes passagiers en vracht, maar dat de luchthaven de komende jaren wel stappen zal zetten in het faciliteren van toekomstige e-Aviation vluchten. In het businessplan 2022 is voor wat betreft het uifaseren van de 747-400 overigens opgenomen dat vanaf het van kracht worden van het Luchthavenbesluit een ontmoedigingsbeleid (hoger start- en landingstarieven) zal worden gevoerd en dat dit toestel vanaf 2030 definitief zal worden geweerd.

Vraag 5.

Wat betekent dit concreet?



Antwoord:

Uitgangspunt voor de exploitatie van de luchthaven vormt het business plan.

Vraag 6.

Wanneer kan MAA wel de voorwaarden voor een 'omgevingsbewuste luchthaven' zoals gesteld in amendement Heldens, specifiek waar het gaat om de Boeing 747-400 en 7 uur, realiseren?

Antwoord:

In het businessplan 2022 is voor wat betreft het uifaseren van de 747-400 opgenomen dat vanaf het van kracht worden van het Luchthavenbesluit een ontmoedigingsbeleid (hoger start- en landingstarieven) zal worden gevoerd en dat dit toestel vanaf 2030 definitief zal worden geweerd.

Vraag 7.

Het gebruik van de volledige baanlengte brengt aanzienlijke risico's met zich mee, stelt het rapport van de commissie MER.

Heeft u in beeld wat de gevolgen voor de businesscase en het groeiplan van MAA zijn als de minister het luchthavenbesluit op basis van deze overwegingen moet aanpassen en de volledige baanlengte niet gebruikt mag worden? Zo ja, kunt u deze inschatting op hoofdlijnen met ons delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Dan betekent dat een restrictie in het gebruik van de gerenoveerde start- en landingsbaan en daarmee een minder gunstige positie bij het aantrekken van nieuwe vrachtmaatschappijen.

Vraag 8.

De CO₂-uitstoot van het vliegveld ligt op basis van de nieuwe aanvraag 60% hoger dan nu. In hoeverre rijmt dit met de uitgangspunten van het amendement Heldens en welke gevolgen heeft dit voor het voldoen aan de klimaatdoelstellingen van onze provincie?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 3. De Commissie mer concludeert een toename ten opzichte van de door de commissie gehanteerde referentiesituatie en huidige situatie. De luchthaven heeft de bestaande vergunde ruimte uit de omzettingsregeling gehanteerd als uitgangssituatie. De minister van I&W zal nu eerst de luchthaven informeren over de wijze waarop het advies van de Commissie mer bij de aanvraag luchthavenbesluit betrokken moet worden.

Vraag 9.

De impact van de stikstof-uitspraak van de Raad van State is gigantisch en heeft grote impact op de ambities die de provincie Limburg heeft en de mogelijkheden en capaciteit om deze te realiseren.

Wat zijn de gevolgen van het verbod op 'intern salderen' voor Maastricht Aachen Airport, op dit moment en voor haar ambities richting toekomst? Zijn er concreet zaken uit het businessplan die hierdoor niet, of niet op de voorgestelde termijn gerealiseerd zullen worden?

**Antwoord**

Van een verbod op intern salderen is als zodanig geen sprake. Wel gelden naar aanleiding van de recente uitspraken van de Raad van State een aantal aanvullende voorwaarden voor het kunnen verlenen van een natuurvergunning (waaronder de zogenaamde additionaliteitstoets). Hoe die worden ingevuld is primair aan de Minister van LNVN als bevoegd gezag voor deze vergunning.

Wij zijn ook op provinciaal niveau bezig met het in beeld brengen van de gevolgen en consequenties van de nieuwe rechtspraak. Daarbij bezien wij mogelijke oplossingsrichtingen waarbij de verschillende sectoren met elkaar worden beschouwd.

Vraag 10.

Hoe maakt Maastricht Aachen Airport onderdeel uit van de complexe afwegingen rondom stikstof die wij als provincie maken? Graag een reflectie van uw College

Antwoord

Zie antwoord op vraag 9.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht, 26 maart 2025

Betreft: Schriftelijke vragen inzake gevolgen beoordeling commissie MER voor Maastricht Aachen Airport en intern salderen

Geacht College,

L1 berichtte gisteren dat de commissie MER de milieueffectrapportage van Maastricht Aachen Airport heeft beoordeeld¹ en tot de conclusie komt dat de beoordeling in deze rapportage te positief is. Het toekomstplan van MAA heeft gevolgen voor de omgeving en de milieu-effecten zijn groter zijn dan in de MER werden verondersteld. Daarnaast loopt de procedure rondom de natuurvergunning en wordt duidelijk dat de stikstof-uitspraak van de Raad van State rondom intern salderen ook gevolgen heeft voor MAA.

Dat leidt voor de fracties van D66 en GroenLinks tot de volgende vragen:

1. Welke gevolgen heeft de beoordeling van de commissie MER voor het luchthavenbesluit?
2. Is vertraging van het luchthavenbesluit mogelijk? Zo ja, hoe lang kan die vertraging oplopen?
3. Wat betekent deze eventuele vertraging van het luchthavenbesluit voor de in amendement Heldens uitgangspunten voor een 'omgevingsbewuste luchthaven' waar pas vanaf 's ochtends om 7 uur mag worden vertrokken en de meest overlastgevende toestellen, zoals de Boeing 747-400 worden geweerd?

De directeur van het vliegveld stelde bij de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht dat de zaken eerst economisch op orde moeten zijn, alvorens gewerkt kan worden aan elektrisch vliegen en het afbouwen van de 747-400.

4. Hoe lang is dit al bekend bij de provincie als aandeelhouder?
5. Wat betekent dit concreet?
6. Wanneer kan MAA wel de voorwaarden voor een 'omgevingsbewuste luchthaven' zoals gesteld in amendement Heldens, specifiek waar het gaat om de Boeing 747-400 en 7 uur, realiseren?

Het gebruik van de volledige baanlengte brengt aanzienlijke risico's met zich mee, stelt het rapport van de commissie MER.

7. Heeft u in beeld wat de gevolgen voor de businesscase en het groeiplan van MAA zijn als de minister het luchthavenbesluit op basis van deze overwegingen moet aanpassen en de volledige baanlengte niet gebruikt mag worden? Zo ja, kunt u deze inschatting op hoofdlijnen met ons delen? Zo nee, waarom niet?
8. De CO₂-uitstoot van het vliegveld ligt op basis van de nieuwe aanvraag 60% hoger dan nu. In hoeverre rijmt dit met de uitgangspunten van het amendement Heldens en welke gevolgen heeft dit voor het voldoen aan de klimaatdoelstellingen van onze provincie?

De impact van de stikstof-uitspraak van de Raad van State is gigantisch en heeft grote impact op de ambities die de provincie Limburg heeft en de mogelijkheden en capaciteit om deze te realiseren.

9. Wat zijn de gevolgen van het verbod op 'intern salderen' voor Maastricht Aachen Airport, op dit moment en voor haar ambities richting toekomst? Zijn er concreet zaken uit het businessplan die hierdoor niet, of niet op de voorgestelde termijn gerealiseerd zullen worden?
10. Hoe maakt Maastricht Aachen Airport onderdeel uit van de complexe afwegingen rondom stikstof die wij als provincie maken? Graag een reflectie van uw College.

Namens de fracties van D66 en GroenLinks in het Limburgs Parlement,

Marlou Jenneskens en Kathleen Mertens