



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