

Aan de leden van de  
Commissie Infrastructuur en Waterstaat  
van de Tweede Kamer



Onderwerp: Maastricht Aachen Airport (MAA)

Ulestraten, 18 mei 2022

Geachte (plaatsvervangende) leden van de Commissie I&W,

Het voortbestaan van Maastricht Aachen Airport (MAA) staat ter discussie. Het draagvlak voor MAA bij de Limburgse politiek, bedrijfsleven en bevolking neemt af. In deze brief wordt puntsgewijs aangegeven waarom dit het geval is.

- MAA heeft een onmogelijke ligging ten opzichte van **woningen**. De eerste woningen liggen op 150 meter afstand van de baan met als gevolg onaanvaardbare overlast voor de direct omwonenden. In het advies van Pieter van Geel werd daarom gesproken over het slopen van huizen. In de brief van de Schiphol Group van 14-4-22 is daarom een van de voorwaarden: “een robuust plan en oplossing voor de overlast situatie in Geverik/Schietecoven”.  
<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Brief-van-Schipholgroup-14-4-22.pdf>  
Overigens hebben op het einde van de vorige eeuw drie Ministers aan de Tweede Kamer laten weten dat een verdere ontwikkeling van de baan van MAA onaanvaardbare overlast zou geven.
- MAA heeft een onmogelijke ligging ten opzicht van **Natura 2000**-gebieden. De eerste Natura 2000-gebieden liggen op 1200 meter afstand. Er is geen natuurvergunning en volgens Leon Adegeest is het de vraag of die er ooit komt. In de brief van de Schiphol Group van 14-4-22 is daarom een van de voorwaarden: “MAA verkrijgt een natuurvergunning”.  
<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Brief-van-Schipholgroup-14-4-22.pdf> Als MAA open blijft moeten andere activiteiten (zoals landbouw, industrie en woningbouw) beperkt worden vanwege de stikstofproblematiek.
- MAA is schadelijk voor de **toeristische sector** in het Heuvelland. Vanuit die sector is er dan ook groot verzet tegen MAA, met name tegen de grote vrachttoestellen. De meest recente uiting van dat verzet is de notitie van de toeristische sector met de titel: “**Een neergang van het toerisme hangt in de lucht!**”  
<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Factsheet-MAA-en-toerisme-26-4-22.pdf>  
Overigens is de toeristische sector met meer dan 22.000 arbeidsplaatsen economisch veel belangrijker dan MAA met 550 arbeidsplaatsen.
- MAA heeft **nauwelijks betekenis voor de regio**:
  - er zijn geen lijnverbindingen en MAA heeft dus geen bereikbaarheidsfunctie; er zijn voldoende luchthavens in de omgeving die die functie wel vervullen;
  - er wordt vracht afgehandeld, die maar voor een zeer klein deel (13%) een relatie heeft met de regio;
  - wat passagiers betreft worden toeristen weggebracht naar verre bestemmingen. Van de Limburgers maakt een zeer klein deel (5%) gebruik van MAA..

- Uit de **MKBA** in opdracht van de Provincie blijkt dat doorgaan met MAA op de huidige wijze (met groot handelsverkeer) maatschappelijk negatief is (-95 à -143 miljoen euro) en dat sluiting maatschappelijk positief is (+477 miljoen euro) en volgens een second opinion zelfs zeer positief (+1.365 miljoen euro).  
<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Conclusies-uit-MKBA.pdf>
- Het **luchthaventerrein** kan na sluiting van MAA een invulling krijgen die wél een maatschappelijke meerwaarde heeft. Voor een voorbeeld daarvan zie:  
<https://pleinairmaastricht.nl/>
- Het draagvlak voor MAA **brokkelt af** bij de Limburgse politiek. Het huidige college van GS neemt officieel geen standpunt in over de toekomst van MAA. Binnen Provinciale Staten zijn er wel partijen die zich uitdrukkelijk uitspreken voor sluiting, maar is er nauwelijks een partij die zich uitspreekt voor het op de huidige wijze doorgaan met MAA. Dit blijkt onder andere uit het volgende bericht van 14-5-22:  
<https://www.1limburg.nl/nog-geen-duidelijkheid-over-toekomst-maa?context=section-1>
- In de **Luchtvaartnota** staat op pagina 2: “Uitgangspunt voor het Rijk is dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet passen binnen de regio's waarin de luchthavens liggen en dat er draagvlak voor die ontwikkeling is in de regio. In de Luchtvaartnota is opgenomen dat burgerluchthavens van nationale betekenis (zoals Maastricht Aachen Airport) primair een rol hebben voor het versterken van de regionale economie,” MAA voldoet niet aan die voorwaarden. Volgens een recent gehouden enquête ontbreekt bij de Limburgse bevolking het draagvlak voor groei van MAA.
- Er lopen diverse **juridische** procedures (illegaal baangebruik en handhavingsverzoek voor ontbreken van natuurvergunning) en er volgen juridische procedures als groot handelsverkeer doorgaat (schending van de rechten van de mens, wegens onaanvaardbare overlast direct omwonenden). MAA is een commercieel bedrijf en overheidssteun is niet zonder meer toegestaan.
- De overlast van MAA mede als gevolg van de nabijheid van woningen is in beeld gebracht in een **film** van drie en een halve minuut. <https://youtu.be/nAzZpO29m18>

Al eerder is een verder uitgewerkt overzicht gegeven van de argumenten tegen verdere subsidiëring van MAA:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/WelofGeenSubsidieMAA-dec-2021DEF.pdf>

Als er in uw commissie een discussie zou ontstaan over een eventuele financiële rijksbijdrage aan MAA, verzoeken wij u om het bovenstaande in de beschouwing te betrekken.

Met vriendelijk groeten,  
Namens de Alliantie pleinAIR Maastricht

Wim Derks  
Secretaris/penningmeester Alliantie en Stichting GUVB

[alliantie@pleinairmaastricht.nl](mailto:alliantie@pleinairmaastricht.nl)

[www.pleinairmaastricht.nl](http://www.pleinairmaastricht.nl)

Samenstelling van de Alliantie: <https://pleinairmaastricht.nl/alliantie/samenstelling-van-alliantie/>