

AH 2066
2021Z03916

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 maart 2021)

Vraag 1. Heeft u dit artikel in het Nieuwsblad Transport gelezen?¹

Antwoord 1.

Ja.

Vraag 2. Waarom zou alleen intercontinentaal vrachtvervoer geschikt zijn voor vertrek vanaf Maastricht Aachen Airport (MAA) en zouden passagiersvluchten niet meer kunnen? En waarom zouden vrachtluchten binnen Europa niet kunnen?

Antwoord 2.

Wanneer ik naar de feitelijke situatie op MAA kijk (in de pre-coronaperiode) constateer ik dat er sprake is van zowel intercontinentaal als continentaal vrachtvervoer en passagiersvluchten. Bij het vrachtvervoer zijn de belangrijkste herkomst/bestemmingsregio's Afrika en het Midden-Oosten.² Zoals ik u in de Kamerbrief van 9 december 2020³ heb aangegeven wil de provincie Limburg als eigenaar van MAA de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA bepalen. Eén van de vragen die daarin beantwoord zal moeten worden is of MAA de huidige focus op zowel vracht- als passagiersvervoer zou moeten handhaven of zich volledig zou moeten richten op vracht. Het advies van de heer Van Geel, dat in opdracht van de provincie Limburg is opgesteld, is input daarvoor. De heer Van Geel adviseert de provincie op dit punt een expliciete keuze te maken en indien voor een gemengd profiel wordt gekozen heldere kaders te stellen.

Vraag 3. Hoelang duurt het voordat definitief de volledige baanlengte in gebruik kan worden genomen? Welke stappen zijn nodig na het terugdraaien van een eerdere

¹ Nieuwsblad Transport, 3 feb. 2021, Het zoet en zuur van 'verkenner' Van Geel bij Maastricht Airport (<https://www.nieuwsbladtransport.nl/luchtvracht/2021/02/03/het-zoet-en-zuur-van-verkenner-van-geelbij-maastricht-airport/>)

² Zie het SEO-rapport "Effecten van een vliegbelasting op de luchtvrachtsector" van november 2020, bijlage bij bijlage bij 35570-IX, nr. 5.

³ Kamerstuk 31 936 nr. 827.

gedoogconstructie, die gedaan is op verzoek van de provincie Limburg? Welke extra mogelijkheden krijgt MAA als vrachtverkeer de volledige baan kan gebruiken?

Antwoord 3.

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over de aanleiding om de procedure van het Luchthavenbesluit Maastricht, waarmee het gebruik van de volledige beschikbare baanlengte van 2.750 meter mogelijk werd gemaakt, niet voort te zetten⁴. Dit is op verzoek van de provincie Limburg, eigenaar van MAA, gebeurd. De provincie gaf daarbij als belangrijkste reden aan dat de ontwikkeling van de luchthaven in de afgelopen jaren heel anders was dan voorzien bij de aanvraag van het luchthavenbesluit en zij daardoor de bij het aangevraagde luchthavenbesluit behorende businesscase niet meer haalbaar achtte.

Zoals ik u in de Kamerbrief van 9 december 2020⁵ heb aangegeven wil de provincie Limburg als eigenaar van MAA de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA bepalen. In dat kader heeft de provincie begin 2020 de heer Pieter van Geel als onafhankelijk verkenner aangesteld en hem de opdracht gegeven om in een regionale verkenning tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven. De heer Van Geel heeft recent zijn advies over MAA uitgebracht. Mede op basis van het advies van de heer Van Geel en onder andere een nog uit te voeren MKBA zal binnen de provincie nadere besluitvorming plaatsvinden over de toekomst van MAA en het aan te vragen luchthavenbesluit. Daarin zal de provincie een afweging moeten maken met betrekking tot de gewenste baanlengte.

Op basis van de te verwachten nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit en in te winnen adviezen (bijvoorbeeld over de economische onderbouwing en uit te voeren milieuonderzoeken) en in gesprek met de provincie zal er besloten worden over de verdere ontwikkeling van MAA.

Vraag 4. Klopt het dat het aantal gehinderden niet toeneemt bij gebruikmaking van de verlengde baan?

Antwoord 4.

Van een verlengde baan is op dit moment geen sprake, zie het antwoord op vraag 3. Indien sprake zou zijn van besluitvorming over een verlengde baan, dan moet op dat moment worden gezien wat de consequenties daarvan zijn op het aantal ernstig

⁴ Kamerstuk 31 936 nr. 529.

⁵ Kamerstuk 31 936 nr. 827.

gehinderden. Dit wordt niet alleen bepaald door de eventuele baanlengte, maar ook bijvoorbeeld door de omvang van het vliegverkeer (aantal vliegtuigbewegingen), de tijdstippen waarop wordt gevlogen, de bestemmingen die worden bevlogen, de vlootsamenstelling (bijvoorbeeld verhouding zwaar – licht verkeer) en het routegebruik.

Vraag 5. Is er wel animo voor 300.000 ton vracht of meer? Klopt het dat er aan het advies over hoeveelheden geen marktonderzoek ten grondslag ligt? Is het scenario voor vracht realistisch? Is 315 kiloton voor MAA haalbaar als de International Air Transport Association (IATA) en Schiphol calculeren dat er in 2030 maar vraag is voor respectievelijk 175 kiloton en 130 kiloton?

Antwoord 5.

Dit is één van de punten die in het kader van de positiebepaling van de provincie Limburg over MAA moet worden gezien. De heer Van Geel heeft in zijn advies aan de provincie aangegeven – op basis van de voor het advies uitgevoerde onderzoeken – uit te gaan van een bandbreedte van 200.000 tot 290.000 ton in 2030 (111.000 ton in 2019).

Ik kan aangeven dat de definitieve plannen ten behoeve van de aanvraag voor een luchthavenbesluit ook moeten worden voorzien van een deugdelijke economische onderbouwing, waarin aandacht wordt geschonken aan de marktpotentie van de luchthaven en de mogelijke omvang voor vrachtverkeer. Deze onderbouwing zal ik te zijner tijd ook laten toetsen.

Vraag 6.

Welke overlast levert passagiersvervoer eigenlijk op? Deelt u de mening dat vakantievliegen vanaf regionale luchthavens juist de voorkeur geniet voor zowel de reizigers als Nederland, om daarmee intercontinentaal verkeer te focussen op luchthaven Schiphol?

Vraag 7. Welke rol spelen MAA en Groningen Airport Eelde (GAE) in het vakantie/toeristenverkeer en welke mogelijkheden zijn er deze vakantiezonbestemmingen verder te ontwikkelen? Wat is daarvoor nodig en wat is wiens rol?

Antwoord 6 en 7.

Regionale luchthavens dragen bij aan de internationale verbondenheid van Nederland. Vanaf regionale luchthavens worden vooral Europese bestemmingen

aangedaan. Reizigers, zo blijkt uit onderzoek⁶, vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn daarmee van belang voor de bereikbaarheid van regio's. Tegelijkertijd leggen de luchthavens druk op de kwaliteit van de leefomgeving rond die luchthavens. Het Rijk vindt het daarom van belang dat regionale luchthavens (waarvoor IenW bevoegd gezag is) zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Het Rijk verwacht daarom dat regionale partijen gezamenlijk de gewenste ontwikkeling van de luchthaven verkennen, waarbij ook bijvoorbeeld aandacht kan zijn voor de mogelijkheden voor het accommoderen van vakantieverkeer. Dit moet een basis vormen voor het aan te vragen luchthavenbesluit.

Voor MAA en GAE ziet het Rijk primair een rol bij het versterken van de regionale economie. Ook kunnen de luchthavens experimenteerruimte bieden voor innovatie, bijvoorbeeld op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones. In (Europese) wet- en regelgeving is voor lidstaten de mogelijkheid opgenomen om een verkeersverdelingsregel te implementeren voor (het faciliteren van) de verdeling van verkeer tussen luchthavens die dezelfde agglomeratie bedienen. De luchthavens functioneren in dat geval als een luchthavensysteem. In Nederland geldt dit voor Schiphol en Lelystad. Vanwege de eis ten aanzien van het bedienen van eenzelfde agglomeratie is een dergelijk systeem voor Nederland als geheel niet aan de orde. Deze regelgeving biedt dus geen ruimte voor een eventuele sturing door het Rijk op vakantieverkeer richting MAA en GAE. Wel kan het Rijk luchthavens faciliteren met gebruiksbepalingen in luchthavenbesluiten, bijvoorbeeld met betrekking tot openingstijden en/of baanlengte, indien de noodzaak hiervan naar voren wordt gebracht in de eerder genoemde regionale verkenning.

Vraag 8. Hoe verstandig is het om wettelijk verankerde latente milieuruimte nu te schrappen als de markt zich later misschien toch naar een andere kant beweegt? Hoe worden verkeerde beslissingen inzake MAA voorkomen als positieve groeimogelijkheden niet uitkomen en beperkingen wel plaatsvinden, zoals een aanpassing van de nachtsluiting, het verder terugdringen van het aantal gehinderden en het schrappen van de latente milieuruimte? Is dat wel met elkaar in verhouding?

Antwoord 8.

Uw vragen zijn een reactie op onderdelen van het advies dat de heer Van Geel aan de provincie Limburg heeft gegeven over de ontwikkeling van MAA en waarover binnen de provincie nog nader overleg en besluitvorming moet plaatsvinden.

⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 22 maart 2018a. *De vliegende Hollander*. Vindplaats: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/22/de-vliegende-hollander>.

Aangezien ik geen opdrachtgever ben van dit advies en onderliggend onderzoek en er nog geen formele aanvraag voor een luchthavenbesluit ligt waarover ik mij moet buigen acht ik het niet opportuun om hierover op dit moment uitspraken te doen. Ik zal hierover in gesprek blijven met de provincie en de luchthaven.

Zie verder het antwoord op vraag 6 en 7.

Vraag 9. Hoe past een nachtsluiting of verandering van openingstijden in het streven naar een gelijk speelveld en concurrentie met bijvoorbeeld de nabijgelegen vrachtluchthaven van Luik? Welke (milieu)regels en tijden gelden daar en hoe kan MAA of uw ministerie voorkomen dat het verder op achterstand wordt gezet?

Antwoord 9.

Op grond van de huidige gebruiksvergunning is MAA in de nachtperiode gesloten, in tegenstelling tot de luchthaven Luik die een 24 uurs-openstelling kent. Voor MAA is hier in het verleden bewust toe besloten om daarmee hinder en slaapverstoring voor omwonenden te beperken.

In dit licht en gelet op de inzet van het Rijk om het aantal nachtvluchten op Nederlandse luchthavens te verminderen is het niet wenselijk om de nachtsluiting op MAA op te heffen.

Zie verder het antwoord op vraag 6 en 7.

10. Deelt u bovenstaande zorgen en wilt u MAA ook graag levensvatbaar zien en als integraal onderdeel van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur, die behouden dient te blijven?

11. Hoe blijft MAA (en GEA) levensvatbaar en toekomstbestendig en hoe wordt voorkomen dat beide luchthavens nog lang in onzekerheid verkeren over hun vooruitzichten?

Antwoord 10 en 11

Het Rijk ziet luchthavens zien als zelfstandige ondernemingen die zelf verantwoordelijk zijn voor de bekostiging van hun activiteiten. Zoals volgt uit het antwoord op vraag 6 en 7 zijn belangrijke uitgangspunten voor het Rijk dat een

regionale luchthaven regionaal is ingebed en een meerwaarde vormt voor de regio. Maar ook dat samen met diezelfde regio wordt gekomen tot een duurzame exploitatie. Uiteindelijk zal het aan de aandeelhouders van MAA en GAE zijn om een besluit te nemen over de toekomst. Vervolgens kan worden gezien of en zo ja in hoeverre het Rijk de gewenste ontwikkelrichting kan faciliteren en ondersteunen. Luchthavens kunnen daarbij onderling komen tot een versterking van de samenwerking en gezamenlijk keuzes maken over rollen en specialisaties. Over die samenwerking blijf ik graag in gesprek met de luchthavens.