

2021Z03916

(ingezonden 26 februari 2021)

Vragen van het lid Remco Dijkstra (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel 'Het zoet en zuur van 'verkenner' Van Geel bij Maastricht Airport'

Heeft u dit artikel in het Nieuwsblad Transport gelezen? 1)

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?

Hoelang duurt het voordat definitief de volledige baanlengte in gebruik kan worden genomen? Welke stappen zijn nodig na het terugdraaien van een eerdere gedoogconstructie, die gedaan is op verzoek van de provincie Limburg? Welke extra mogelijkheden krijgt MAA als vrachtverkeer de volledige baan kan gebruiken?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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

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

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-geel-bij-maastricht-airport/>)