

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2924

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *Maastricht Aachen Airport* (ingezonden 20 april 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 mei 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2618

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Politiek worstelt nog met standpunt MAA»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Vindt u het voortbestaan van Maastricht Aachen Airport (MAA) belangrijk voor de Nederlandse economie? Zo ja, hoe kan het zo zijn dat Limburgse Statenleden zeggen te kampen met informatieachterstand, hetgeen goede besluitvorming over MAA in de weg staat? Kunt u hierop een toelichting geven waarbij u zorgt voor zowel informatievoorziening als voor de toezegging voor voldoende financiële steun?

Antwoord 2

In de recente brief aan uw Kamer van 31 mei jl.² is aangegeven hoe het Rijk binnen de systeembenadering van de Nederlandse luchthavens aankijkt tegen de rollen en functies van de regionale luchthavens van nationale betekenis, waaronder MAA. Ten aanzien van MAA is aangegeven dat deze luchthaven, te samen met Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Groningen Airport Eelde (GAE) en Eindhoven Airport (EA), de zogenaamde «tweede schil» van luchthavens vormt, die vooral ten dienste staan van de regio waarin ze liggen. Daarom is in de Luchtvaartnota 2020–2050 aangegeven dat het Rijk van deze luchthavens verwacht dat zij samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven verkennen.

¹ Limburg, 19 april 2022 (<https://www.1limburg.nl/politiek-worstelt-nog-met-standpunt-over-toekomst-maa>)

² Kenmerk: IENW/BSK-2022/106002

Met de motie Koerhuis c.s. en de motie Graus c.s.³ heeft uw Kamer voor MAA en GAE om inzet vanuit het Rijk gevraagd om de samenwerking tussen de luchthavens verder te bevorderen. In dit kader zijn de afgelopen periode gesprekken gevoerd tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Schiphol Group, de betreffende regionale luchthavens en hun aandeelhouders. In algemene zin is in de gevoerde gesprekken de lijn gevolgd, zoals ik die bij het Commissiedebat luchtvaart van 24 februari jl. uiteen heb gezet. Anders dan bij autosnelwegen of spoorwegen die in eigendom van het Rijk zijn, zijn de regionale luchthavens zelfstandige ondernemingen die opereren binnen een sterk geliberaliseerde luchtvaartsector. Het is daarom aan de luchthavens (en hun aandeelhouders) om in samenwerking met de regio de toekomst te bepalen. Dat betreft ook de uiteindelijke afweging om verdergaand samen te werken. Dit is een bedrijfseconomische beslissing van de luchthavens. Daarbij past dat het Rijk geen bijdragen doet in exploitatie of instandhouding van regionale luchthavens.⁴ Vanwege Europese regelgeving zijn er daartoe ook welhaast geen mogelijkheden. Evenmin heeft het Rijk de juridische instrumenten om het luchtverkeer over Nederland te verdelen. Luchtvaartmaatschappijen en operators bepalen zelf (onder meer op basis van de marktvrage) van welke luchthavens gebruik wordt gemaakt. Wel is het Rijk bevoegd gezag voor de luchthavenbesluiten, en zal het de luchthavens ondersteunen om tot een goed luchthavenbesluit te komen. Tevens zal het Rijk gerichte ondersteuning bieden waar het gaat om kennis en expertise, innovatie, inzet op duurzaamheid en het ondersteunen van de inzet op de verbetering van de leefomgeving. Hierover is het Rijk in gesprek met de luchthavens.

De provincie Limburg, eigenaar van MAA, heeft een zorgvuldig regionaal proces ingericht om tot besluitvorming over de toekomst van MAA te komen, waarin het ministerie goed is meegenomen. Zo heeft de heer Van Geel in 2020 in opdracht van de provincie een verkenning uitgevoerd en zijn in opdracht van de provincie een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) en andere relevante (financiële) onderzoeken uitgevoerd. Middels onder andere technische briefings zijn de Limburgse Statenleden hierover geïnformeerd. Daarnaast heeft gedeputeerde staten van Limburg een definitieve sonderende notitie opgesteld ten behoeve van besluitvorming door de Statenleden.

Ik wacht nu eerst de regionale besluitvorming af. Indien de provincie kiest voor een scenario met de luchthaven, dan wil ik bezien op welke manier het Rijk hierin kan ondersteunen op het gebied van duurzaamheid, innovatie en leefomgeving.

Vraag 3

Welke acties zijn door u genomen inzake het beperken van de overlast van MAA voor Zuid-Limburg? Kunt u hiervan een totaaloverzicht geven?

Antwoord 3

Door de deelnemers van het door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingestelde overlegplatform bij de luchthaven Maastricht (naast de luchthaven gaat het onder andere om een vertegenwoordiging van gemeentebesturen en bewonersvertegenwoordigers van de omliggende gemeenten) zijn omgevingsafspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om vermijdbare hinder van de luchthaven beter aan te pakken. Het betreft onder andere maatregelen als elektrificatie van grondmaterieel, het gebruik van volledig elektrische stroomaggregaten voor de stroomvoorziening wanneer een vliegtuig op de grond geparkeerd staat en het preventief vastzetten van dakpannen om het risico op dakpanschade door turbulentie van vliegverkeer van MAA te verminderen. In de CRO MAA wordt de voortgang van de omgevingsafspraken besproken en bewaakt.

³ Kamerstukken II 2021–2022, 31 936, nr. 915 en 927.

⁴ Deze lijn is vastgelegd met de nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS). In dat kader heeft het Rijk de bijdragen aan de exploitatie van onder andere MAA en GAE afgekocht met investeringsbijdragen en afkoopsommen. Voor MAA ging dat om € 2,7 miljoen afkoop en € 34,9 investeringsbijdrage en voor GAE om € 4,3 miljoen afkoop en € 21,3 miljoen investeringsbijdrage.

Vraag 4

Welke acties zijn genomen om Zuid-Limburg economisch beter te laten profiteren van MAA, onder andere door het realiseren van werkgelegenheid voor Limburgers?

Antwoord 4

Dit is in essentie aan de provincie Limburg, eigenaar van de luchthaven, in samenwerking met de luchthaven zelf en mede de aanleiding waarom de provincie een regionale verkenning is gestart naar de gewenste ontwikkeling van de luchthaven. Zie verder het antwoord op vraag 2.