

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

622

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *Maastricht Aachen Airport* (ingezonden 6 november 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 december 2017) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 551

Vraag 1

Kent u het artikel «Vliegveld Maastricht profiteert niet van overvol Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In hoeverre is, gelet op uw brief van 31 oktober 2017, een spoedige oplossing binnen bereik, zodat ook volle vrachtvliegtuigen gebruik kunnen gaan maken van de volledige startbaan van Maastricht Aachen Airport (MAA)? Welke belemmeringen zijn er nog?²

Antwoord 2

Voor het antwoord hierop verwijs ik u naar mijn kamerbrief van heden waarmee uw Kamer geïnformeerd wordt over de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen, de gevolgen voor de procedure van het Luchthavenbesluit Maastricht en mijn besluit over het gebruik van de volledige beschikbare baanlengte van 2.750 meter voor startend vrachtverkeer op de korte termijn.

Vraag 3

Wat is uw visie op het uitwijken van luchtvrachtmaatschappijen die nu naar andere omliggende luchthavens gaan, zoals bijvoorbeeld Luik, Brussel en Frankfurt, in plaats van gebruik te maken van MAA? Wat betekent dit voor luchtvracht en voor de werkgelegenheid in de regio, de groeimogelijkheden van MAA en de eventuele opvang van huidige vrachtluchten vanaf het overvolle Schiphol?

¹ Website EenVandaag, 2 november 2017 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/vliegveld-maastricht-profiteert-niet-van-overvol-schiphol/>)

² Kamerstuk 31 936, nr. 424

Antwoord 3

Ik betreur dat luchtvrachtmaatschappijen mogelijk andere keuzes maken vanwege het feit dat Maastricht Aachen Airport op dit moment nog geen gebruik kan maken van de volledige baanlengte voor startend vrachtverkeer. Vanuit het Rijk wordt het belang van de luchtvrachtsector voor Maastricht Aachen Airport en de regionale economie erkend. Dit is ook een belangrijke overweging van het vorige kabinet geweest om in te stemmen met het Luchthavenbesluit Maastricht dat het gewenste baangebruik mogelijk maakt. Alhoewel de huidige gebruiksvergunning nog een aanzienlijke groei ruimte biedt, zal het toestaan van dit baangebruik de luchthaven aantrekkelijker maken, omdat vrachtvliegtuigen daarmee een grotere non-stop afstand vliegen en/of meer vracht kunnen meenemen.

In de recente discussie over de slotschaarste voor vracht op Schiphol is de luchthaven ook nadrukkelijk genoemd als mogelijk alternatief voor een deel van de vracht op Schiphol. Dat heeft onder andere tot de afspraak geleid dat de luchthaven te samen met de luchtvrachtsector verkent in hoeverre zij een oplossing biedt om de vrachtmarkt voor Nederland te behouden en waar mogelijk te versterken.

De urgentie is mij dus volstrekt helder. Bovenstaande overwegingen, naast de belangen van de omgeving, hebben meegewogen in mijn besluit over het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte voor de korte termijn. Ik verwijs u voor de verdere toelichting op mijn besluit naar mijn brief van heden aan de Kamer.

Vraag 4

Kunt u meer zeggen over de belanghebbenden, de verdeling van verantwoordelijkheden en de rollen in dit dossier?

Antwoord 4

In dit dossier is het Rijk het bevoegd gezag voor wat betreft (de vaststelling en wijziging van) het Luchthavenbesluit aangezien de luchthaven Maastricht een luchthaven van nationale betekenis is. Voor luchthavens van nationale betekenis wordt het Luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. De voordracht hiertoe wordt gedaan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Naast het Luchthavenbesluit moet de luchthaven Maastricht ook beschikken over een veiligheidscertificaat. Dit wordt verleend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra B.V. is de aanvrager van het Luchthavenbesluit. Deze B.V. is opgericht door de provincie Limburg (100% aandeelhouder) nadat de provincie in 2014 de luchthaven heeft overgenomen en is verantwoordelijk voor het beheer van de luchthaveninfrastructuur en het concessiecontract. Per 1 juli 2016 is de exploitatie van de luchthaven in concessie uitgegeven aan Trade Centre Global Investments B.V. (TCGI) onder de naam Maastricht Aachen Airport B.V.

Verder verwijs ik u naar de kamerbrief van heden over het Luchthavenbesluit Maastricht.