

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

## 1534

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Staatssecretarissen van Financiën en van Economische Zaken en Klimaat en de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *Maastricht Aachen Airport* (ingezonden 4 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens van Staatssecretaris Financiën (Fiscaliteit en Belastingdienst), Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 3 februari 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1202.

### Vraag 1

Kent u de berichten «Onderzoek: forse groei van MAA is mogelijk» en «Stiltegebieden in Limburg worden kleiner en het is er lang niet altijd stil»?<sup>1 2</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Erkent u het belang van stilte voor de natuur en de volksgezondheid? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 2

Ja.

### Vraag 3

Deelt u de mening dat het problematisch is dat bijna alle stiltegebieden in Limburg last hebben van het vliegverkeer? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 3

De provincie Limburg is verantwoordelijk voor het aanwijzen van stiltegebieden in Limburg en heeft regels gesteld voor activiteiten die in of om het stiltegebied zijn toegelaten. De provincie Limburg monitort periodiek de

<sup>1</sup> 1Limburg, 20 november 2020 (<https://www.1limburg.nl/onderzoek-forse-groei-van-maa-mogelijk>)

<sup>2</sup> De Limburger, 19 november 2020 ([https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201118\\_97007042](https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201118_97007042))

geluidbelasting in de Limburgse stiltegebieden en stelt mede op basis hiervan waar nodig haar beleid bij en neemt maatregelen. Uit de monitoringsrapportage van de provincie Limburg over het jaar 2019 volgt dat er in nagenoeg alle stiltegebieden tijdens de uitgevoerde metingen vliegverkeer is waargenomen. Het betreft hier grotendeels vliegverkeer boven de 2 km. In vooral een aantal Zuid-Limburgse gebieden lijkt vliegverkeer op een hoogte onder de 2 km geleid te hebben tot hogere geluidniveaus. Het waargenomen vliegverkeer is echter niet strijdig gebleken met de betrokken beleidsregels van de provincie.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het problematisch is dat stiltegebieden steeds kleiner worden en het er lang niet altijd stil is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik erken het belang van stilte voor gezondheid en natuur. De signalen over de werking van stiltegebieden zijn mij bekend. Het beleidsinstrument stiltegebieden is een verantwoordelijkheid van de provincies. Bij de behandeling van de begroting van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), in november 2020, heeft de Minister van LNV uw Kamer toegezegd om over het bevorderen van stilte ten behoeve van natuur in gesprek te gaan met in ieder geval de provincies, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Uw Kamer zal over de uitkomsten hiervan worden geïnformeerd.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het problematisch is dat 12 van de 31 stiltegebieden in Limburg niet voldoen aan de norm van maximaal 40 decibel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Zie de antwoorden op vraag 3 en 4.

Vraag 6

Kent u de berichten «Onderzoekers: «Groei MAA kost Zuid-Limburg toerisme»» en «Onderzoek: «Toerisme Zuid-Limburg toch geraakt door geluids-overlast Maastricht Aachen Airport»?»<sup>3 4</sup>

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Onderschrijft u de conclusie van de onderzoekers van Breda University dat bij een groei van Maastricht Aachen Airport o.a. de rustzoekende verblijfstoerist dreigt af te haken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

In de brief aan uw Kamer over diverse luchtvaartonderwerpen van 9 december 2020<sup>5</sup> heb ik u aangegeven dat de provincie Limburg als eigenaar van Maastricht Aachen Airport (MAA) de komende periode een ambitie en ontwikkelrichting voor MAA wil bepalen. In dat kader heeft de provincie begin 2020 de heer Van Geel als onafhankelijk verkenner aangesteld en hem de opdracht gegeven om in een regionale verkenning *«op innovatieve wijze met de regio via participatie en overleg met de omgeving (omwonenden en maatschappelijke organisaties, experts, bedrijven en overheden) en na een passende weging van de verschillende belangen tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van MAA tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven»*. De aanpak van de heer Van Geel is vergelijkbaar met de aanpak voor de Proefcasus Eindhoven. Het advies van de heer Van Geel is inmiddels gereed en aangeboden aan provinciale staten van Limburg. Op

<sup>3</sup> 1Limburg, 26 november 2020 (<https://www.1limburg.nl/onderzoekers-groei-maa-kost-zuid-limburg-toerisme>)

<sup>4</sup> De Limburger, 26 november 2020 ([https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201126\\_93142133](https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201126_93142133))

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936 nr. 827

basis van het advies van de heer Van Geel zal besluitvorming plaatsvinden in de provincie Limburg en zal vervolgens een aanvraag voor een Luchthavenbesluit worden voorbereid.

In het kader van het adviestraject van de heer Van Geel is een onderzoek uitgevoerd door Ecorys. Het betreft een onderzoek naar de economische betekenis van MAA. Het uitgevoerde onderzoek van Breda University betreft een verkennend onderzoek naar de impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie dat in opdracht van Koninklijke Horeca Nederland, Hiswa-Recron en Visit Zuid-Limburg is verricht. Dit rapport is recent aan de provincie Limburg en de heer Van Geel aangeboden met het verzoek deze uitkomsten mee te wegen in het advies over MAA en de besluitvorming door de provincie. Aangezien ik geen opdrachtgever ben van beide onderzoeken en er nog geen formele aanvraag voor een luchthavenbesluit ligt waarover ik mij moet buigen acht ik het niet opportuun om uitspraken te doen over beide onderzoeken.

Vraag 8

Hoe verklaart u dat consultancybureau Ecorys met een volstrekt andere conclusie op de proppen komt, namelijk dat er geen aanwijzingen zouden zijn gevonden dat de toeristische sector te lijden heeft onder de toename van het vliegverkeer op Maastricht Aachen Airport (MAA), terwijl de onderzoekers van Breda University inschatten dat dit om een directe schadepost zal gaan van 23 tot 70 miljoen euro per jaar, oplopend tot 140 miljoen euro?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Erkent u dat de conclusie van Ecorys, die slechts gebaseerd is op de beschikbare kwantitatieve gegevens, een onvolledig beeld geeft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 10

Bent u van mening dat het tekortschietende rapport van Ecorys hiermee ongeschikt is als bouwsteen voor het advies van de heer Van Geel over de toekomst van Maastricht Aachen Airport? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 11

Hoe weegt u beide onderzoeken, met tegenstrijdige conclusies, ten opzichte van elkaar?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 12

Kunt u alsnog inhoudelijk reageren op het kritische artikel van Ties Joosten (Follow the Money) over het SEO-rapport «Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector», aangezien u tijdens het debat over de wijziging van de Wet Vliegbelasting (d.d. 2 december 2020) niet veel meer wilde zeggen dan «dit is wat ik heb»?<sup>6 7 8?</sup>

---

<sup>6</sup> Follow the Money, 3 november 2020 (<https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens>)

<sup>7</sup> SEO-onderzoek «Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector», bijlage bij Kamerstuk 35 570-IX, nr. 34

<sup>8</sup> Wetgevingsoverleg (d.d. 2 december 2020): wijziging van de Wet Vliegbelasting (Kamerstuk 35 645)

#### Antwoord 12

De auteur van het betreffende artikel doet een aantal uitspraken met betrekking tot de werkgelegenheid rondom MAA. De auteur stelt dat de Luchtvrachtmonitor 2018 van het Erasmus UPT te veel banen aan MAA toerekent. Aangezien dit onderzoek ook ten grondslag ligt aan het SEO-rapport, is volgens de auteur de inschatting van de effecten van de luchtvrachtbelasting op de luchtvrachtsector ook te hoog. Erasmus UTP heeft de werkgelegenheidscijfers in de Luchtvrachtmonitor in oktober 2020 herzien. Naar aanleiding van deze herziening is ook het SEO-rapport op dit punt aangepast. Een geactualiseerde versie van het SEO-onderzoek heb ik op 23 november 2020 aan uw Kamer gestuurd.<sup>9</sup>

#### Vraag 13

Kunt u meer specifiek ingaan op de kritiek van Ties Joosten op de wijze waarop SEO de werkgelegenheidseffecten van de vliegbelasting groter zou hebben voorgesteld dan ze zijn en daarbij voornamelijk belanghebbenden uit de sector interviewde?

#### Antwoord 13

Volgens SEO bestaat een risico dat de gedragseffecten leiden tot het verdwijnen van een groot aantal werkplekken. Het is niet duidelijk hoe groot de kans is dat deze gedragseffecten daadwerkelijk optreden. Het klopt dat SEO zich voor deze gedragseffecten mede baseert op een reeks interviews. SEO heeft zowel experts uit de private sector als ook twee onafhankelijke wetenschappers geïnterviewd. Het feit dat sommige experts een bepaald belang dienen is in de conclusies van de onderzoekers meegenomen.

#### Vraag 14

In hoeverre is de in de Luchtvaartnota opgenomen groeidoctrine van invloed geweest op de verschillende door de overheid aangevraagde en betaalde onderzoeken naar de toekomst van MAA?

#### Antwoord 14

Van een groeidoctrine is geen sprake. Zoals in de Luchtvaartnota 2020–2050 is aangegeven verwacht het Rijk van de luchthavens dat zij in voorbereiding op een nieuw luchthavenbesluit met belanghebbenden de gewenste ontwikkeling van de luchthaven in hun regio verkennen. Daarbij moeten ze rekening houden met de ambities van het Rijk op de verschillende publieke belangen en de bestaande ruimte binnen de geldende vergunning (voor MAA: de Omzettingsregeling Maastricht). Zoals in de brief over diverse luchtvaartonderwerpen van 9 december 2020<sup>10</sup> is aangegeven zijn hiervoor bij de verschillende luchthavens trajecten gestart onder regie van de luchthavens en/of provincies.

#### Vraag 15

Erkent u dat een forse groei van MAA, zoals staat opgenomen in het rapport van consultancybureau Ecorys, op gespannen voet zou staan met diverse maatschappelijke belangen omtrent klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 15

De heer Van Geel heeft recent zijn advies over MAA uitgebracht. Ik wacht het standpunt hierover van de provincie Limburg af.

#### Vraag 16

Erkent u dat een forse krimp van de luchtvaart positieve effecten kan hebben voor klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

<sup>9</sup> Kamerstuk 35 570-IX, nr. 34.

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 936 nr. 827

#### Antwoord 16

Voor het kabinet staat de borging van vier publieke belangen voorop: veilige luchtvaart, Nederland goed verbonden met de wereld, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en duurzaam Nederland. Forse krimp van de luchtvaart kan positieve effecten hebben voor klimaat, leefomgeving en veiligheid, maar kan ook ten koste gaan van de internationale bereikbaarheid. Ons sterke netwerk van internationale verbindingen door de lucht moet behouden blijven vanwege het belang voor onze economie, en de negatieve effecten van de luchtvaart moeten beperkt worden. In de Luchtvaartnota kiest het kabinet voor kwaliteit in plaats van kwantiteit.