



Aan de voorzitter en leden van
Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	ONT	Behandeld	M.W. van der Sande
Ons kenmerk	2017/88536	Telefoon	+31 43 389 79 17
Uw kenmerk	ID 2882	Maastricht	19 december 2017
Bijlage(n)	1	Verzonden	19 december 2017

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : mevrouw P. Plusquin en de heer A. Rossel

Fractie : Partij voor de Dieren en GroenLinks

Inzake : Maastricht Aachen Airport

Vraag 1.

In het kader van aanvraag luchthavenbesluit voor MAA is gekeken naar de positieve economische effecten, waaronder de extra werkgelegenheid, als gevolg van de beoogde groei van groot (vracht)verkeer. Nu er al sprake is van groei van groot vrachtverkeer, nog zonder verlenging van de baan met 250 meter, komen er reacties vanuit het Heuvelland: "Heuvelland Hotels in geweer tegen MAA-plan" (dagblad De Limburger van 12-10-17) en "Vrachtluchten bedreigen toerisme" (dagblad De Limburger van 25-10-17) en brief van Vaals en Gulpen-Wittem aan Staatssecretaris Dijkstra.

De groei van het vrachtverkeer vindt ook plaats in de randen van de nacht: vanaf 6:00 uur en tot 23.00 uur en met ontheffing tot 24:00 uur. De groei van het vrachtverkeer kan grote schade veroorzaken aan de volksgezondheid en het toeristisch imago van het Heuvelland met grote gevolgen.

- Is er in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit ook gekeken naar de negatieve effecten van groei van het (vracht)verkeer zoals effect op de toeristisch-economische industrie met verlies aan arbeidsplaatsen in het Heuvelland, waardedaling van huizen, schade aan gezondheid bevolking enz.?
- Zo ja: wat is het saldo van positieve en negatieve gevolgen voor onder a. genoemde?
- Zo nee: waarom is dat niet gedaan en bent u alsnog bereid dit te onderzoeken?
- Gezien het voorgaande en de onzekere investeringen van 70 miljoen euro, bent u van mening dat op dit ogenblik alle afwegingen die gemaakt worden om MAA verder uit te breiden en te exploiteren op een complete wijze geschieden waarbij deze argumenten op een objectieve manier geïnterpreteerd worden? Hierbij meegenomen dat de geïnvesteerde 70 miljoen euro op een andere wijze ook tot rentabiliteit kunnen leiden.

2017/88532

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Antwoord.

- a. Met de aanvraag voor een Luchthavenbesluit stuurt het vliegveld Maastricht Aachen Airport aan op groei binnen de bestaande milieugebruiksruimte. In die zin is er geen sprake van een uitbreiding van het vliegveld. Indien de ambities van de luchthaven volgens plan worden gerealiseerd, dan wordt het aantal vliegtuigbewegingen met het nieuwe luchthavenbesluit aanzienlijk beperkt ten opzichte van de huidige vergunning.
Op deze wijze wordt de maximale overlast die omwonenden (en toeristen) op basis van de huidige vergunning zouden kunnen ervaren niet vergroot.
Milieuonderzoeken die in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit door het vliegveld zijn opgesteld, tonen ook aan dat er geen negatieve effecten zullen optreden.
Er is in het kader van het luchthavenbesluit ook gekeken naar nadelige effecten op de werkgelegenheid en door het bureau Syconomy geconcludeerd dat een beperkt effect op het binnenlands toerisme te verwachten valt omdat het voorgenomen gebruik tot geen of nauwelijks nadelige milieueffecten leidt ten opzichte van de referentie (de thans vergunde) situatie.
- b. Zie a.
- c. Zie a.
- d. Zowel bij de afweging door Provinciale Staten in 2014 als bij de aanvraag van het luchthavenbesluit is door achtergrondstudies integraal naar alle effecten van de Luchthaven gekeken.

Vraag 2.

Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren, zoals o.a. ook blijkt in artikels als "Geen mensen, modegigant mijdt Limburg" (dagblad De Limburg van 1-11-17). De werkloosheid daalt in Zuid-Limburg sneller dan landelijk en is inmiddels voor het eerst sinds het begin van de sluiting van de mijnen lager dan het landelijke gemiddelde.

- a. Is er in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit gekeken naar de toekomstige situatie op de arbeidsmarkt in deze sector, mede gezien de demografische ontwikkeling in Zuid-Limburg?
- b. Is er nog wel behoefte aan groei van economische activiteiten die negatief zijn voor leefbaarheid, milieu en natuur maar ook negatief zijn voor sectoren met aantrekkelijke werkgelegenheid, zoals het toerisme in Heuvelland?

Antwoord.

- a. Door de aanvrager van het Luchthavenbesluit is ter onderbouwing van het economisch belang het effect op de directe en indirecte werkgelegenheid van MAA in beeld gebracht. Hierbij is een positief effect onderbouwd van minimaal 600 tot maximaal 1.800 fte. Het arbeidsmarkt beleid van de provincie benadrukt dat ondanks dat de bevolking in Limburg stabiliseert in omvang het noodzakelijk is om de dynamiek op de arbeidsmarkt levend te houden en dat het om de conjunctuurgevoeligheid te verminderen nodig is nieuwe werkgelegenheid en divers aanbod te creëren. De Luchthaven biedt daarbij ook kansen voor extra aanbod aan de onderkant van de arbeidsmarkt.
- b. Zoals gesteld in ons antwoord op vraag 1 zal het vliegveld zich ontwikkelen binnen de bestaande milieugebruiksruimte



Vraag 3.

In het kader van aanvraag luchthavenbesluit zijn cijfers genoemd over beoogde hoeveelheid passagiers en vracht in 2024 en daarbij passende aantal vliegbewegingen met groot verkeer. In het advies van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) MAA van april 2016 en bij de informatiebijeenkomst in juni 2016 is een groei van aantal vliegbewegingen met groot verkeer van 2015 naar 2024 genoemd die de helft minder is dan de groei die genoemd is richting Ministerie als basis voor de aanvraag luchthavenbesluit (brief naar leden PS van 20-9-17). Dit verschil in de cijfers is begin 2017 bij nadere analyse van de stukken ontdekt door een omwonende.

- a. Waarom is aan de omgeving de helft minder groei gecommuniceerd dan naar het Ministerie?
- b. Vindt u het begrijpelijk dat omwonenden zich misleid voelen en hoe denkt u dit in dialoog met omwonenden te corrigeren?

Antwoord.

- a. Wij kunnen ons voorstellen dat deze verwarring is ontstaan. Uit briefwisseling van het ministerie aan o.a. de gemeente Meerssen en de Alliantie tegen uitbreiding MAA hebben wij evenwel begrepen dat het ministerie van mening is dat er geen sprake is van incorrecte informatie. Hieruit blijkt dat het vliegveld bij de genoemde aantallen duidelijke aannames en context heeft vermeld, waaruit blijkt dat er geen discrepantie bestaat met de aanvraag van het luchthavenbesluit.
- b. Wij zijn voornemens om begin 2018 (januari) een inloopavond te organiseren voor belangstellenden en omwonenden, waar onduidelijkheden kunnen worden weggenomen.

Vraag 4.

De groei van groot (vracht)verkeer veroorzaakt toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Dat wordt niet gemeten maar berekend, een methode die discutabel is. De toegestane geluidsoverlast is op basis van jaargemiddelden, terwijl omwonenden juist last hebben van piekbelasting, met name in de randen van de nacht.

Onder andere bij Schiphol wordt geluid gemeten. Meetpunten staan daar over het algemeen op vele kilometers afstand van de banen, omdat woonwijken niet dicht bij de baan liggen. Best ligt op ongeveer 5 km afstand van het vliegveld Eindhoven en de gemeente heeft gezorgd dat er aldaar meetpunten voor geluid zijn gekomen. Bij MAA liggen woonwijken uitzonderlijk dicht bij de baan. Naast de baan, ten oosten, liggen de woningen van Schietecoven op 200 meter en woningen van Ulestraten op 600 meter. Naast de baan, ten westen, liggen woningen van Kasen op 600 meter en woningen van Moorveld op 700 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten noorden de woningen van Geverik op 650 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten zuiden de woningen van Meerssen-West op 1250 meter met het kindcentrum op 1500 meter.

Er is dus alle reden om ook bij MAA te meten en niet op basis van mogelijke foute analyses te berekenen.

- a. Bent u bereid om nu al op woningafstand rond MAA geluid en luchtkwaliteit te meten?
- b. Bent u bereid deze meetgegevens aan de Staten te rapporteren waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen meting op basis van jaargemiddelden en op basis van piekbelasting maar ook met onderscheid in de belasting overdag en de randen van de nacht?



Antwoord.

- a. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag dat toeziet op de naleving van bepalingen uit de gebruiksvergunning voor MAA (nu omzettingsregeling, later een luchthavenbesluit). Het ministerie geeft aan dat voor metingen geen rol is weggelegd in de handhaving omdat deze juridisch onvoldoende rechtszekerheid bieden (onzekerheden vanwege o.a. omgevingslawaai, weer, wind etc.). Wel kunnen uiteraard geluidmetingen worden gedaan. Deze worden vooral gedaan voor de informatievoorziening over de geluidbelasting. Wij stellen daarom dan ook voor om in samenspraak en afstemming met het ministerie te onderzoeken of en op welke wijze het beste geluidmetingen kunnen worden verricht. Voor wat betreft luchtkwaliteit geldt dat er een landelijk meetnet bestaat; deze is te raadplegen via <https://www.luchtmeetnet.nl/> en <http://www.luchtmeetnet-limburg.nl/>
- b. Zie antwoord bij a

Vraag 5.

Op de website van de CRO Maastricht staat onder Wie zijn wij? “De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht is het onafhankelijke overleg- en adviesorgaan voor vereniging van bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen. Met als doel om hinder van de luchthaven Maastricht-Aachen Airport zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen.” De begrippen bewoners en hinder worden als eerste genoemd, terwijl uit de verslagen van de vergaderingen blijkt dat verreweg het grootste gedeelte van de leden van de CRO vooral gericht is op het optimaal gebruik van de luchthaven. Bewoners die in de CRO zitten hebben ook niet het idee dat ze bewoners vertegenwoordigen maar dat ze er als individuele bewoner zitting in hebben.

- a. Bent u bereid zich in te zetten voor een benoemingsprocedure waarbij de vertegenwoordigers van de omwonenden niet benoemd worden op voordracht van de voorzitter, maar op voordracht van de gemeenteraad van de omliggende gemeenten, zoals dat bijvoorbeeld ook gebeurt bij vliegveld Rotterdam?
- b. Bent u bereid zich in te zetten zodat ook het bedrijfsleven, dat hinder ondervindt van de groei van (vracht)verkeer met name de toeristische sector in Heuvelland, zitting krijgt in de CRO?

Antwoord.

- a. De CRO is een in de luchtvaartwet geregeld adviesorgaan van het Rijk. In de luchtvaartwet is geregeld op welke wijze de CRO dient te worden samengesteld en op welke wijze benoeming van de leden dient plaats te vinden. Wij treden niet in de bevoegdheid van het Rijk in deze.
- b. Zie antwoord bij a.

Vraag 6.

Zoals overal, kunnen er ook in de luchtvaartwereld bedrijven zijn die zich niet aan regels houden of criminele activiteiten verrichten zoals witwassen. Gemeentes worden steeds alerter bij het afgeven van nieuwe vergunningen aan ondernemers, iets wat wij aannemen dat de provincie dit een goede zaak vindt.

- a. Is de nieuwe exploitant van MAA aan een BIBOB-procedure onderworpen?
- b. Op welke wijze worden gebruikers van MAA gescreend op integriteit en betrouwbaarheid?



Antwoord.

- a. Bij de procedure van de concessieverlening is zowel een 'eigen verklaring' als een 'gedragsverklaring' uitgevraagd van alle geprekwalificeerde partijen. De gedragsverklaring is afgegeven door bureau Justis van het ministerie van Justitie en Veiligheid. Justis raadpleegt daartoe het Justitieel Documentatie Systeem en gaat na of sprake is van relevante beschikkingen van de Autoriteit Consument en Markt of de Europese Commissie. Er was gezien de eigen verklaring en de afgifte van de gedragsverklaring geen aanleiding voor twijfel ter zake de integriteit van de aanbiedende partijen om een daarop volgende BIBOB-procedure te moeten starten.
- b. De exploitant van het vliegveld, MAA b.v., contracteert rechtstreeks met de gebruikers van MAA. De Provincie Limburg heeft hierin geen positie.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Maastricht, 1-12-2017

Onderwerp: Maastricht Aachen Airport

Geacht college,

De luchtvaart staat landelijk in de belangstelling. Maastricht Aachen Airport ontkomt natuurlijk niet aan deze belangstelling. Burgers stellen steeds meer vragen omdat hun onzekerheid over de toekomst groeit. Wij begrijpen dit, temeer omdat deze vragen ons ook ter harte gaan en wij geen antwoord weten.

Om die reden willen wij U de volgende vragen stellen:

1. In het kader van aanvraag luchthavenbesluit voor MAA is gekeken naar de positieve economische effecten, waaronder de extra werkgelegenheid, als gevolg van de beoogde groei van groot (vracht)verkeer.
Nu er al sprake is van groei van groot vrachtverkeer, nog zonder verlenging van de baan met 250 meter, komen er reacties vanuit het Heuvelland: "Heuvelland Hotels in geweer tegen MAA-plan" (dagblad De Limburger van 12-10-17) en "Vrachtluchten bedreigen toerisme" (dagblad De Limburger van 25-10-17) en brief van Vaals en Gulpen-Wittem aan Staatssecretaris Dijkema.
De groei van het vrachtverkeer vindt ook plaats in de randen van de nacht: vanaf 6:00 uur en tot 23:00 uur en met ontheffing tot 24:00 uur. De groei van het vrachtverkeer kan grote schade veroorzaken aan de volksgezondheid en het toeristisch imago van het Heuvelland met grote gevolgen.
 - a. Is er in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit ook gekeken naar de negatieve effecten van groei van het (vracht)verkeer zoals effect op de toeristisch-economische industrie met verlies aan arbeidsplaatsen in het Heuvelland, waardedaling van huizen, schade aan gezondheid bevolking enz.?
 - b. Zo ja: wat is het saldo van positieve en negatieve gevolgen voor onder a. genoemde?
 - c. Zo nee: waarom is dat niet gedaan en bent u alsnog bereid dit te onderzoeken?
 - d. Gezien het voorgaande en de onzekere investeringen van 70 miljoen euro, bent u van mening dat op dit ogenblik alle afwegingen die gemaakt worden om MAA verder uit te breiden en te exploiteren op een complete wijze geschieden waarbij deze argumenten op een objectieve manier geïnterpreteerd worden? Hierbij meegenomen dat de geïnvesteerde 70 miljoen euro op een andere wijze ook tot rentabiliteit kunnen leiden.
2. Er ontstaat een structureel tekort aan arbeidskrachten in bepaalde sectoren, zoals o.a. ook blijkt in artikels als "Geen mensen, modegigant mijdt Limburg" (dagblad De Limburger van 1-11-17). De werkloosheid daalt in Zuid-Limburg sneller dan landelijk en is inmiddels voor het eerst sinds het begin van de sluiting van de mijnen lager dan het landelijke gemiddelde.



- a. Is er in het kader van de aanvraag luchthavenbesluit gekeken naar de toekomstige situatie op de arbeidsmarkt in deze sector, mede gezien de demografische ontwikkeling in Zuid-Limburg?
 - b. Is er nog wel behoefte aan groei van economische activiteiten die negatief zijn voor leefbaarheid, milieu en natuur maar ook negatief zijn voor sectoren met aantrekkelijke werkgelegenheid, zoals het toerisme in Heuvelland?
3. In het kader van aanvraag luchthavenbesluit zijn cijfers genoemd over beoogde hoeveelheid passagiers en vracht in 2024 en daarbij passende aantal vliegbewegingen met groot verkeer. In het advies van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) MAA van april 2016 en bij de informatiebijeenkomst in juni 2016 is een groei van aantal vliegbewegingen met groot verkeer van 2015 naar 2024 genoemd die de helft minder is dan de groei die genoemd is richting Ministerie als basis voor de aanvraag luchthavenbesluit (brief naar leden PS van 20-9-17). Dit verschil in de cijfers is begin 2017 bij nadere analyse van de stukken ontdekt door een omwonende.
 - a. Waarom is aan de omgeving de helft minder groei gecommuniceerd dan naar het Ministerie?
 - b. Vindt u het begrijpelijk dat omwonenden zich misleid voelen en hoe denkt u dit in een dialoog met omwonenden te corrigeren?
4. De groei van groot (vracht)verkeer veroorzaakt toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Dat wordt niet gemeten maar berekend, een methode die discutabel is. De toegestane geluidsoverlast is op basis van jaargemiddelden, terwijl omwonenden juist last hebben van piekbelasting, met name in de randen van de nacht.

Onder andere bij Schiphol wordt geluid gemeten. Meetpunten staan daar over het algemeen op vele kilometers afstand van de banen, omdat woonwijken niet dicht bij de baan liggen. Best ligt op ongeveer 5 km afstand van het vliegveld Eindhoven en de gemeente heeft gezorgd dat er aldaar meetpunten voor geluid zijn gekomen. Bij MAA liggen woonwijken uitzonderlijk dicht bij de baan. Naast de baan, ten oosten, liggen de woningen van Schietecoven op 200 meter en woningen van Ulestraten op 600 meter. Naast de baan, ten westen, liggen woningen van Kasen op 600 meter en woningen van Moorveld op 700 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten noorden de woningen van Geverik op 650 meter. Onder de vliegroute, dus vanaf het einde van de baan liggen ten zuiden de woningen van Meerssen-West op 1250 meter met het kindcentrum op 1500 meter. Er is dus alle reden om ook bij MAA te meten en niet op basis van mogelijk foute analyses te berekenen.

 - a. Bent u bereid om nu al op woningafstand rond MAA geluid en luchtkwaliteit te meten?
 - b. Bent u bereid deze meetgegevens aan de Staten te rapporteren waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen meting op basis van jaargemiddelden en op basis van piekbelasting maar ook met onderscheid in de belasting overdag en de randen van de nacht?



5. Op de website van de CRO Maastricht staat onder Wie zijn wij? “De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht is het onafhankelijke overleg- en adviesorgaan voor vereniging van bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen... Met als doel om hinder van de luchthaven Maastricht-Aachen Airport zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen.” De begrippen bewoners en hinder worden als eerste genoemd, terwijl uit de verslagen van de vergaderingen blijkt dat verreweg het grootste gedeelte van de leden van de CRO vooral gericht is op het optimaal gebruik van de luchthaven. Bewoners die in de CRO zitten hebben ook niet het idee dat ze bewoners vertegenwoordigen maar dat ze er als individuele bewoner zitting in hebben.
- a. Bent u bereid zich in te zetten voor een benoemingsprocedure waarbij de vertegenwoordigers van de omwonenden niet benoemd worden op voordracht van de voorzitter, maar op voordracht van de gemeenteraad van de omliggende gemeenten, zoals dat bijvoorbeeld ook gebeurt bij vliegveld Rotterdam?
 - b. Bent u bereid zich in te zetten zodat ook het bedrijfsleven, dat hinder ondervindt van de groei van (vracht)verkeer met name de toeristische sector in Heuvelland, zitting krijgt in de CRO?
6. Zoals overal, kunnen er ook in de luchtvaartwereld bedrijven zijn die zich niet aan regels houden of criminele activiteiten verrichten zoals witwassen. Gemeentes worden steeds alerter bij het afgeven van nieuwe vergunningen aan ondernemers, iets wat wij aannemen dat de provincie dit een goede zaak vindt.
- a. Is de nieuwe exploitant van MAA aan een BIBOB-procedure onderworpen?
 - b. Op welke wijze worden gebruikers van MAA gescreend op integriteit en betrouwbaarheid?

Graag beantwoording van deze vragen binnen de gebruikelijke termijn.

Met vriendelijke groet,

Pascale Plusquin
Partij voor de Dieren Limburg

Andy Rossel
Groen Links Limburg