

2020Z23914

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).

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»?¹²

Vraag 2

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

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?

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?

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?

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»»?^{3 4}

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

² De Limburger, 19 november 2020 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201118_97007042)

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

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?

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?

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?

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?

Vraag 11

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

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»?^{5 6 7}

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?

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?

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?

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?

⁴ De Limburger, 26 november 2020 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201126_93142133)

⁵ Follow the Money, 3 november 2020 (<https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens>)

⁶ SEO-onderzoek «Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector», bijlage bij Kamerstuk 35 570-IX, nr. 34

⁷ Wetgevingsoverleg (d.d. 2 december 2020): wijziging van de Wet Vliegbelasting (Kamerstuk 35 645)