

Deelbijlage

Vragen en antwoorden inzake Maastricht Aachen Airport n.a.v. technische briefings

Versie: maart 2022

Ten geleide

In het proces op weg naar besluitvorming over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn er door leden van Provinciale Staten op verschillende momenten diverse (technische) vragen gesteld over de luchthaven. In deze bijlage zijn de belangrijkste vragen opgenomen en voorzien van een antwoord. Bij een aantal vragen zal ook verwezen worden naar het gestelde in de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA), hetzij de rapportage, hetzij de Nota van antwoord die als bijlage bij de Uitgangspunten en/of definitieve rapportage is opgenomen.

De vragen zijn thematisch geordend naar:

1. Economische waarde en werkgelegenheid
2. Nationale betekenis, Luchtvaartnota en verkenning Schiphol Group
3. Luchtruim en ontwikkelingen euregio (o.a. Liège Airport)
4. Financiële aspecten: exploitatie, investeringen, risico's en beheersmaatregelen
5. Omgevingseffecten: stikstof, gezondheid, ernstig gehinderden, omgevingspakket
6. Overige vragen

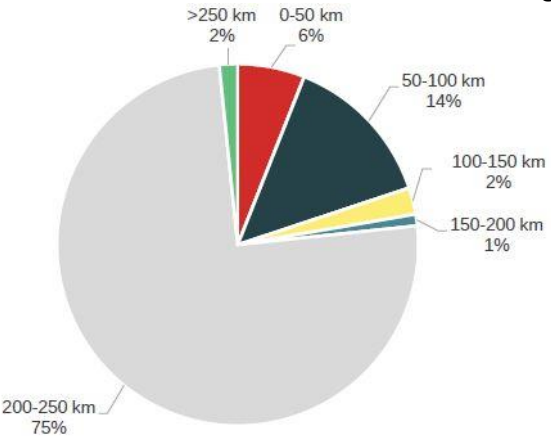
1. Economische waarde en werkgelegenheid

	Vraag	Antwoord
1.1	Hoeveel banen zijn er direct en indirect gelieerd aan MAA?	<p>Er zijn recent door Ecorys (2020) evenals het burgerinitiatief Denktank MAA en de Alliantie tegen uitbreiding MAA (2021) onderzoeken gedaan naar de werkgelegenheidscijfers van en rondom MAA. Ecorys ging daarbij uit van een directe werkgelegenheid van 1.380 werkzame personen (en 1.760 voor de regio, 2.480 voor NL inclusief indirect en afgeleid werk). De Denktank MAA ging uit van 442 direct werkzame personen (en 538 voor de regio inclusief indirect en afgeleid werk).</p> <p>Het verschil in werkgelegenheidscijfers zit in de definitie van ‘directe werkgelegenheid’. Ecorys hanteert daarvoor de definitie zoals die ook bij andere luchthavens wordt gehanteerd, namelijk in de zin van ‘luchtvaart-gerelateerde’ werkgelegenheid. De Denktank MAA en de Alliantie hanteren een definitie die uitgaat van direct aan ‘MAA-gerelateerde’ werkgelegenheid.</p> <p>In de MKBA is SEO Amsterdam gevraagd om ten aanzien van beide rapporten een ‘expert judgement’ te doen. Zij schatten de directe werkgelegenheid van 1.080 arbeidsplaatsen en 724 werkzame personen variabele werkgelegenheid (67%) en 356 werkzame personen vaste werkgelegenheid (33%). In de MKBA wordt alleen gerekend met “directe” werkgelegenheid. Overigens merkt SEO Amsterdam tevens op: “De mate van verbondenheid van bedrijven op en rondom de luchthaven is geen exacte wetenschap. Er is sprake van een ecosysteem aan bedrijven, vaak gerelateerd aan bepaalde sectoren, zoals luchtvaart. Het is echter niet noodzakelijkerwijs het geval dat groei, krimp of het verdwijnen van MAA rechtstreeks samenhangt met de werkgelegenheid van deze bedrijven” (SEO, 2022, p.61-63).</p>
1.2	Is er een uitsplitsing te maken naar opleidingsniveau en woonplaats van de werknemers? Is er sprake van tijdelijke arbeidsmigranten?	<p>De aspecten van opleidingsniveau en woonplaats zijn niet voorhanden in de bron-bestanden (het LISA-bedrijvenregister van Etil) op SBI-code niveau. Op breder “sectorniveau” zijn deze wel in CBS-bronbestanden te vinden, maar deze zijn dan weer niet te herleiden en af te bakenen naar MAA.</p> <p>In algemene zin is het werk op en rondom de luchthaven gericht op logistieke afhandeling en transport, import/export, douane, veiligheidswerk, onderhoud en spuiterij. Dit betreft doorgaans een lager tot middelbaar opleidingsniveau vaak ook met technische gekwalificeerde achtergrond. Het Vista College verzorgt voor de werkgelegenheid rondom MAA diverse luchtvaart-opleidingen.</p> <p>Bij analyses voor de luchthaven Twente heeft Ecorys (2013) berekend dat ruim 25% van de gegenereerde banen voor lager opgeleiden zijn. Voor Rotterdam The Hague Airport komt Ecorys (2015) op een percentage van 45%.</p>

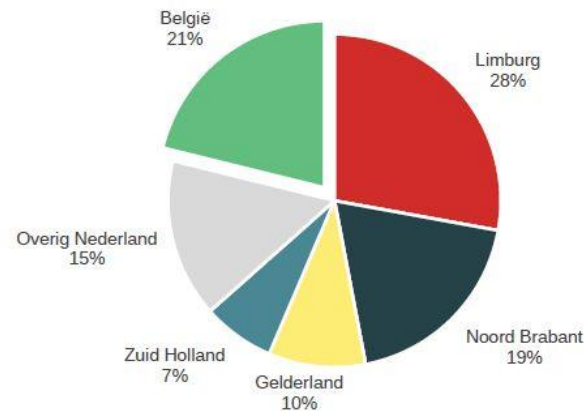
		<p>De woonplaats van het merendeel van de werknemers zal naar alle waarschijnlijk grotendeels in Zuid-Limburg en/of nabije euregio liggen.</p> <p>Wat betreft het MRO-cluster is er voor het bedrijf MAAS Aviation is het personeelbestand primair opgebouwd uit Ierse en Poolse werknemers die om de twee weken rouleren van locatie. Bij Samco werkt een klein aantal Engelsen en bij de luchthaven zelf (MAA b.v.v) zijn recent vanwege personeelskrapte een beperkt aantal Spanjaarden aangetrokken voor de afhandeling van vracht.</p>
1.3	<p>Op welke wijze vervult MAA een bijdrage aan het regionale vestigingsklimaat en welke rol speelt de luchthaven in het blijven van bestaande of aantrekken van nieuwe bedrijven? (mede in het licht van de omliggende luchthavens)</p>	<p>In de analyse van de economische waarde die in 2020 door Ecorys is uitgevoerd wordt uitgegaan van de enerzijds de productiewaarde en anderzijds de toegevoegde waarde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>“De productiewaarde (grotendeels de omzet) die samenhangt met Maastricht Aachen Airport bedraagt voor het jaar 2019 circa 280 miljoen euro. De daarmee samenhangende toegevoegde waarde (de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen en diensten) bedraagt voor de regio circa 150 miljoen euro. De toegevoegde waarde is lager dan de productiewaarde vanwege weglekeffecten en de import van goederen die gebruikt worden in het productieproces.</i> • <i>In de gepresenteerde ramingen is geen rekening gehouden met zogenaamde voorwaartse effecten. Dergelijke effecten ontstaan door het gebruik van goederen of de afname van diensten die door de betreffende sector of activiteit (in dit geval MAA) worden geproduceerd. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan bedrijven zoals Asus, Hoya, Arrow, Tyco, Xerox of Abbot die verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van de luchtvracht van MAA. Toerekening van voorwaartse effecten is echter lastig omdat MAA voor dergelijke bedrijven weliswaar een belangrijke schakel is in de logistieke keten, maar ook gebruik wordt gemaakt van alternatieven. Daarbij komt dat bij de vestigingsplaatskeuze van een bedrijf in de regel ook allerlei andere factoren een rol spelen.</i> • <i>Daarnaast maken ook vestigingsplaatseffecten onderdeel uit van de voorwaartse effecten. Deze hebben betrekking op bedrijven en instellingen die zich (mede) dankzij de aanwezigheid van de luchthaven in de regio gevestigd hebben en de luchthaven (mede) een kritische vestigingsfactor is geweest. Een goed voorbeeld hierbij is de vestiging van Eurocontrol.” (Ecorys, 2020, p.5-6).</i> <p>Er is geen data beschikbaar als het gaat om motieven van bedrijfsvestiging in relatie tot specifiek MAA. In zijn algemeenheid is de aanwezigheid van een luchthaven vaak onderdeel van het bredere regionale vestigingsklimaat. LIOF en de NFIA gebruiken bijvoorbeeld de luchthaven als onderdeel van het bredere multimodale netwerk van verbindingen voor acquisities en (internationale) positionering.</p>

		<p>Wel is er in 2014 in opdracht van de Provincie door E'til (in samenwerking met LWV) een enquête-onderzoek uitgevoerd onder 274 bedrijven in Limburg met daarin specifieke vragen over de relaties met de luchthaven. De conclusies in dat onderzoek waren als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10% van de Limburgse bedrijven en 16% van de Zuid-Limburgse bedrijven genereert in 2013 omzet dankzij MAA (voor de helft is het minder dan euro 10.000 per jaar; enkele meer dan 1 mln.); • 76% van de bedrijven geeft aan dat sluiting van MAA negatieve gevolgen heeft voor het Limburgse vestigingsklimaat en 20% geeft aan negatieve gevolgen voor het eigen bedrijf te verwachten. 79% verwacht geen negatieve gevolgen voor het eigen bedrijf; • 10% van de Limburgse bedrijven gebruikt MAA voor zakelijk vliegen van eigen medewerkers (12% in Zuid-Limburg), 4% komst van relaties/gast (6% in Zuid-Limburg) en slechts 1% voor aanvoer en vervoer van producten; • Luchthaven is voor bedrijven belangrijk als factor in imago van internationale vestigingsplaats/regio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud en mbo-luchtvaarttechniek; • De meeste bedrijven maken gebruik van Schiphol en Düsseldorf;
1.4	<p>In welke mate is MAA een randvoorwaarde voor het beurzen en congressen in Limburg zoals de Tefaf of MECC-activiteiten?</p>	<p>In het onderzoek van Ecorys (2020) zijn ook interviews gehouden waarin specifiek de hotelsector en het MECC is bevroegd over de relatie tussen hotelovernachtingen en congressen:</p> <p><i>“Grotere hotels, vaak onderdeel van een keten, nabij het MECC geven in de interviews aan voor een belangrijk deel indirect afhankelijk van MAA te zijn. Zij zien de aanwezigheid van een luchthaven als een van de randvoorwaarden voor de organisatie van congressen en evenementen. De deelnemers aan deze congressen en evenementen zijn voornamelijk de gasten van de hotels rondom het MECC. Deze deelnemers reizen, volgens de gesproken ondernemers, nauwelijks via MAA, maar met andere vervoersmodaliteiten (auto, OV) of via andere luchthavens. In de ogen van de gesproken ondernemers is MAA randvoorwaardelijk voor het organiseren van congressen/evenementen. Daarbij wordt er aangegeven dat de aanwezigheid van MAA goed is voor het imago van Zuid-Limburg als goed bereikbare en internationaal georiënteerde regio. Tevens ervaren deze ondernemers, en hun gasten, weinig hinder van MAA.” (Ecorys, 2020, p.16)</i></p> <p>Ten aanzien van de Tefaf landen er tijdens de beurs zo'n 200-300 vluchten van privévluchtelingen op Maastricht Aachen Airport. Dit zijn zowel bezoekers van de Tefaf als handelaren zelf. Voor het MECC is</p>

		<p>bijvoorbeeld de lijnverbinding tussen Londen en Maastricht vanaf april 2022 van belang naast de contractuele afspraken met beursorganisatoren over de bereikbaarheid van de regio, waarbij de aanwezigheid van een vliegveld zwaar weegt. Gemeente Maastricht heeft in 2015 € 2 miljoen beschikbaar gesteld aan MAA vanwege “de grote betekenis voor het zakelijk toerisme in Maastricht en de regio, conferenties in het MECC en Tefaf” (Voorstel aan de Raad, maart 2015).</p> <p>Daartegenover stelt SEO (2022) dat – objectief gekeken naar aantallen bezoekers dat gebruik maakt van de luchthaven – de luchthaven een klein aandeel speelt in de ruim 70.000 jaarlijkse Tefaf-bezoekers. Mogelijk draagt de luchthaven bij aan een imago-effect dat ervoor zorgt dat toonaangevende congressen en evenementen naar Maastricht komen. Indien daar ‘overwinsten’ (winsten boven normale marktgemiddelden) mee gepaard gaan, leidt dat tot welvaartseffecten” (SEO, 2022, p.68). Omdat dit onderdeel niet te kwantificeren is dit in de MKBA-analyse als een ‘PM-post’ opgenomen.</p>
1.5	Welke bedrijven zullen bij sluiting van MAA vertrekken of grote negatieve impact ondervinden?	<p>Het moge duidelijk zijn dat de bedrijven die zich verenigd hebben in de stichting ‘Maastricht Maintenance Boulevard’ directe, negatieve gevolgen zullen ondervinden bij eventuele sluiting van de luchthaven. Dit zijn in ieder geval de bedrijven Samco Aircraft Maintenance, MAAS Aviation, General Aviation Maastricht, Jetcenter / Hulk Helicopter Services, KVE Composites Group en Aircraft Solutions. Daarnaast zal het voortbestaan van de mbo-opleiding van het Vista college (Aviation Competence Centre) welke ook een bredere rol naar andere luchtvaartgerelateerde bedrijven in de omgeving vervult, ter discussie komen te staan. Het gaat om ongeveer 400 directe arbeidsplaatsen van deze maintenance-bedrijven.</p>
1.6	Wat is de positie van MAA als het gaat om de logistieke functie en distributie van goederen in nationaal en euregionaal niveau? Hoe zien de goederenstromen van en naar MAA eruit en wat betekent dit voor de levertijden?	<p>In zijn algemeenheid geldt voor vrachtverkeer dat er niet simpelweg een onderscheid kan worden gemaakt tussen inkomende en uitgaande vracht, omdat de kosten en baten zowel bij importeurs als bij exporteurs terecht kunnen komen. Uit eerder SEO-onderzoek uit 2019 naar de welvaartsbijdrage van vrachtluchten wordt verondersteld dat het aandeel van Nederlandse gebruikers 50 procent is.</p> <p>Uit gedetailleerde importstatistieken van MAA blijkt dat de eindbestemming voor importvracht voor 92 procent in Nederland ligt, en 13 procent lokale vracht is (binnen een straal van 100km):</p> <p><i>“Uit een analyse van gedetailleerde importstatistieken leiden we af dat ongeveer twee derde van de vracht bestaat uit tijdsgevoelige producten: met name bloemenvervoer. Voor deze goederen wordt een hoge reistijdwaardering toegepast, en voor de overige goederen een lage reistijdwaardering. (...) De reistijd van vracht van/naar de luchthaven hangt af van de uiteindelijke bestemming of herkomst. Gedetailleerde importstatistieken laten zien dat ongeveer 20 procent van de vracht een bestemming heeft binnen een straal van 100 km rondom MAA, terwijl voor 75 procent van de vracht</i></p>

		<p><i>de bestemming meer dan 200 km ver weg ligt. Dit is hoofdzakelijk bloemenvervoer naar Aalsmeer” (SEO, 2022, p.55).</i></p> <p>In onderstaande figuur is het inkomende vrachtvervoer vanaf MAA nader geduid:</p>  <table border="1" data-bbox="1153 335 1702 774"> <thead> <tr> <th>Distance Range (km)</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>>250 km</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>0-50 km</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>50-100 km</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>100-150 km</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>150-200 km</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>200-250 km</td> <td>75%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Voor de herkomst voor exportstromen zijn geen data beschikbaar.</p> <p>Als het gaat om de levertijden stelt SEO het volgende in de MKBA: <i>“De reistijdvoordelen/nadelen voor vracht schatten we in door een gewogen gemiddelde extra reistijd af te leiden. Op basis van een keuzemodel voor vracht schatten we het gedeelte vracht in dat uitwijkt naar Schiphol, Luik, Frankfurt, Brussel, Köln/Bonn – zowel voor lokale als niet-lokale vracht. Hieruit volgt een gewogen gemiddelde extra vortransporttijd van 61 minuten. Voor de uitwijkende vracht is, net als bij de passagiersoperatie, de ‘rule of half’ toegepast” (SEO, 2022, p.56).</i></p> <p>In 2019 (pre-Corona) werd er 111.457 ton vracht vervoerd vanaf MAA.</p>	Distance Range (km)	Percentage	>250 km	2%	0-50 km	6%	50-100 km	14%	100-150 km	2%	150-200 km	1%	200-250 km	75%
Distance Range (km)	Percentage															
>250 km	2%															
0-50 km	6%															
50-100 km	14%															
100-150 km	2%															
150-200 km	1%															
200-250 km	75%															
1.7	Hoeveel mensen maken jaarlijkse gebruik van MAA en vanuit welk motief?	<p>Het passagiersvervoer vanaf MAA betreft hoofdzakelijk vakantieverkeer (gezien de bestemmingen vanaf MAA) naast klein zakelijk verkeer. Ryanair en Corendon waren in 2019 de enige luchtvaartmaatschappijen die commerciële lijnvluchten vanaf MAA uitvoerden. Corendon bedient vrijwel alleen uitgaande passagiers, die vanuit Nederland of België naar het buitenland reizen. Uit gegevens van Corendon blijkt dat 79% van de passagiers in het boekjaar 2018-2019 afkomstig was uit</p>														

Nederland. De overige 21% waren afkomstig uit België. Zie de volgende figuur zoals die ook is opgenomen in de MKBA als het gaat om de reizigers van Corendon:



SEO concludeert verder voor Ryanair het volgende:

“Van Ryanair zijn deze gegevens niet bekend, daarom zijn we hierbij afhankelijk van aannames. Ryanair bedient net als Corendon hoofdzakelijk vakantiebestemmingen in het Middellandse Zeegebied, en zal daarom qua verkeersmix ook vergelijkbaar zijn met Corendon. Het is echter aannemelijk dat Ryanair ook een (beperkt) gedeelte van de tickets aan inkomende passagiers verkoopt, gegeven het internationale karakter en omdat Ryanair doorgaans losse tickets in plaats van pakketreizen verkoopt. Voor Ryanair nemen we aan dat 95% van de passagiers uitgaande reizigers zijn, en 75% van de uitgaande passagiers afkomstig is uit Nederland. Rekening houdend met het marktaandeel van beide maatschappijen, gaan we ervan uit dat 78% van de passagiers vanaf MAA Nederlandse reizigers zijn.” (SEO, 2022, p.46)

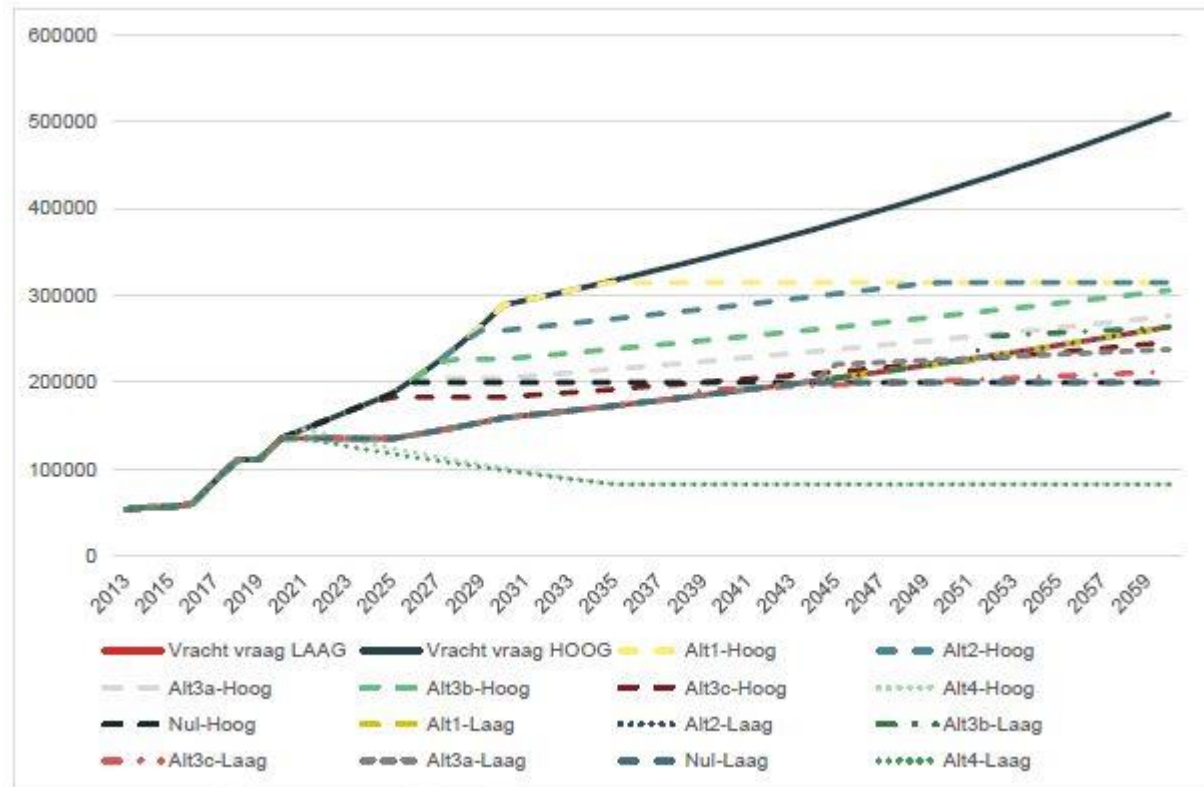
En voor de alternatieve reisopties:

(...) Om goed te kunnen bepalen in hoeverre veranderingen in het aanbod vanaf MAA leiden tot vraaguitval of substitutie moeten de alternatieve reisopties goed in kaart worden gebracht. MAA is een relatief kleine luchthaven, waarvan het verzorgingsgebied overlapt met verschillende (grotere) luchthavens. Eindhoven en Schiphol liggen op respectievelijk ongeveer één en twee uur rijafstand. In België en Duitsland liggen de luchthavens van Brussel (BRU), Charleroi (CRL), Düsseldorf (DUS), Weeze (NRN) en Köln/Bonn (CGN) binnen 90 minuten rijden. In 2019 werden alle bestemmingen van

		<p><i>MAA vanaf minstens één van deze concurrerende luchthavens bediend, vaak met een hogere frequentie.” (SEO, 2022, p.48).</i></p> <p>In 2019 (pre-Corona) vlogen er 435.977 passagiers vanaf MAA.</p>
1.8	Wat is de waardering voor MAA en hoeveel waarde hechten mensen eraan om vanaf MAA te kunnen vliegen?	Deze vraag zal beantwoord worden als de enquêteresultaten medio april 2022 binnen zijn.
1.9	Wat is de betekenis van de verschillende scenario's voor het toeristisch product van Zuid-Limburg?	<p>In de MKBA is er een 'eerste inschatting' gedaan om – conform eerder onderzoek van Paul Peeters – een eerste analyse te maken, tevens naar aanleiding van de reactie vanuit Visit Zuid-Limburg. Tegelijkertijd past hier de kanttekening dat onderzoek naar effecten van geluidshinder van de luchtvaart op een aantrekkelijk toeristisch product nog in de kinderschoenen staat. In de Werkwijzer voor Luchtvaartspecifieke MKBA's is dan ook aangegeven dat er nog geen vastgestelde methoden zijn om dit te waarderen. Dat betekent niet dat er geen effecten zijn. De literatuur is wel eenduidig over het feit dat geluid als gevolg van vliegverkeer over toeristische gebieden als hinderlijk wordt ervaren. In de MKBA is gekeken naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Areaal bos en recreatiegebied (sportvelden, parken, e.d.) • Aantal overnachtingslocaties dat in de geluidscontouren van de luchthaven <p>In het nulalternatief in 2030 vallen ruim 100 bedrijven in Zuid-Limburg in de 40 dB(Lden)geluidscontour liggen. Dit geldt voor WLO-Hoog, want in WLO-laag wordt de capaciteit in 2030 nog niet 'volgevlogen'. Dit betreft bijna 15 procent van de bedrijven die overnachtingslocaties aanbieden in Zuid-Limburg (SEO, 2021, p.53).</p> <p>In WLO hoog zijn de effecten op het toerisme op korte termijn het grootste, een negatief effect van tussen de € 0,1 – 0,9 mln. in alternatief 1 ('volvliegen') in 2030 en een negatieve contante waarde van tussen de € 13 mln. en 128 mln. (SEO, 2022, p.75). Voor de andere scenario's en effecten verwijzen we naar de MKBA-rapportage.</p>
1.10	Hoe ontwikkelt de vraag naar vrachtverkeer op MAA zich de komende tien tot twintig jaar?	<p>In de MKBA is door SEO c.s voor de toekomstige ontwikkeling van de vracht gerekend met een tweetal nationale Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's. De hoge en lage groeiscenario's zijn de grenzen waarbinnen de beleidsalternatieven en het nulalternatief qua ontwikkelpotentie kunnen groeien. Door beleidskeuzes met betrekking tot geluidsruimte en beperkende factoren op de luchthaven in zaken als infrastructuur en ontwikkelruimte, is het accommoderen van de volledige marktvrage op de lange termijn meestal uitgesloten. Voor vracht is daarbij uitgegaan van:</p>

- WLO-Hoog: na 2025 groei van 9% per jaar tot 2030 (in 2030 289.000 ton vracht), daarna groei van 1,9% per jaar;
- WLO-Laag: na 2025 groei van 3,3% per jaar tot 2030, daarna groei van 1,7% per jaar.

In onderstaande figuur wordt de ingeschatte vrachtontwikkeling per beleidsalternatief (excl. sluitings-variant) weergegeven (ontwikkeling vracht in tonnages per alternatief, p.29):



SEO tekent daarbij wel het volgende aan: “De geleidelijke ontwikkeling waarmee gerekend wordt sluit niet aan bij de praktijk. Bij een kleine luchthaven als MAA valt of staat alles met het binnenhalen of verliezen van een account. Dit is ook een belangrijke verklaring waardoor een kleine luchthaven als

		MAA makkelijk buiten de bandbreedte van WLO-scenario's kan vallen (zowel voor volumes in een zichtjaar, maar ook voor procentuele groei of krimp in tussenliggende perioden). Daarmee sluit een veel grilliger verloop meer aan bij de lijn der verwachting."
--	--	---

2. Nationale betekenis, Luchtvaartnota en verkenning Schiphol Group

	Vraag	Antwoord
2.1	Hoe past MAA in de nationale luchtvaartstrategie?	<p>In de nationale Luchtvaartnota 2020-2050 (2020) is aangegeven dat regionale luchthavens bijdragen aan de internationale verbondenheid van Nederland. Het aandeel van de regionale luchthavens in het totaal aantal passagiersbewegingen in Nederland is opgelopen van 7% in 2010 naar 11% in 2018. Maastricht Aachen Airport is de enige luchthaven na Schiphol die vrachtvervoer afgehandeld voor Nederland. Dit betreft ongeveer 8% van de Nederlandse luchtvracht. In 2019 was dit ruim 111.000 ton aan vrachtgoederen.</p> <p>In de Luchtvaartnota staat verder:</p> <p><i>"Vanaf regionale luchthavens worden vooral Europese bestemmingen aangedaan. Reizigers, zo blijkt uit onderzoek (KiM, 2018), vertrekken graag vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn daarmee van belang voor de bereikbaarheid van regio's. Tegelijkertijd leggen de luchthavens druk op de kwaliteit van de leefomgeving rond die luchthavens.</i></p> <p><i>De Rijksoverheid vindt dat regionale luchthavens (waarvoor lenW bevoegd gezag is) zich moeten ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. (...) De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. (...)</i></p> <p><i>Het Rijk kiest ervoor, om net als bij Schiphol, te sturen op grenswaarden voor veiligheid, leefomgeving en klimaat. Dit vermindert de geluidsbelasting en de milieudruk. Voor de luchthavens betekent dit een prikkel om groeiruimte te verdienen. Het gaat tijd kosten om de randvoorwaarden vanuit de vier nationale belangen uit te werken in nieuwe normen en indicatoren per burgerluchthaven. Hierbij zal het voortschrijdende inzicht stapsgewijs verwerkt worden in toekomstige wijzigingen van luchthavenbesluiten (met uitzondering van de al genomen besluiten Lelystad en LVB-1). Dit wordt als onderdeel van de uitvoeringsagenda onder regie van lenW uitgewerkt. (...)</i></p>

		<p><i>Het kabinet ondersteunt wel de wens van de luchthavens tot meer samenwerking en wil de gewenste samenwerking binnen de juridische randvoorwaarden faciliteren en ondersteunen. Onderlinge samenwerking kan bijdragen aan de borging van de vier publieke belangen: veiligheid, hinderbeperking, duurzaamheid en verbondenheid. (Ministerie I&W, 2020, p.79-80)</i></p> <p>In het nieuwe Coalitieakkoord 2021-2025 van Rutte IV is aangegeven dat ook de luchtvaart een bijdrage moet leveren aan het terugdringen van de CO2-emissies en dat de voorstellen voor verduurzaming in de Luchtvaartnota (2020) worden doorgezet. De belasting op vliegtickets wordt verhoogd waarbij de opbrengsten ingezet zullen worden voor verduurzaming en vermindering van (negatieve) leefomgevingseffecten. De Minister van IenW heeft recent aan de Tweede Kamer aangegeven de Luchtvaartnota als uitgangspunt te nemen voor het nieuwe luchtvaartbeleid.</p>
2.2	<p>Wat wordt bedoeld met 'nationale betekenis' in de Luchtvaartnota van 2020 en wat is de formele rol en taak van de rijksoverheid t.a.v. MAA?</p>	<p>De formele rol van de rijksoverheid bij regionale luchthavens staat beschreven in de Luchtvaartnota (2020):</p> <p><i>“Dit betreft de burgerluchthavens van nationale betekenis die de faciliteiten hebben om handelsverkeer te accommoderen, zoals baanlengte en luchtverkeersleiding. Deze luchthavens hebben primair een rol voor het versterken van de regionale economie, maar ze kunnen vanuit nationaal perspectief ook ondersteunend zijn aan Schiphol en/of het verbindingennetwerk van Nederland. Ook kunnen de luchthavens experimenteeruimte bieden voor innovaties op het gebied van hinderbeperking, duurzaamheid, veiligheid of drones. Net als bij Schiphol en Lelystad is het Rijk voor deze luchthavens het bevoegd gezag. Het gaat om de volgende luchthavens en specifieke opgaven/rollen: Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport (civiel medegebruik).</i></p> <p><i>Het Rijk is als bevoegd gezag betrokken bij deze luchthavens vanwege de omvang van het verkeer en de impact op de omgeving. De sturing vanuit de publieke belangen voor deze luchthavens door het Rijk is primair ingegeven vanuit veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Opgaven die hiermee samenhangen betreffen het beperken en verminderen van de impact van luchtvaart op het gebied van geluid (bijvoorbeeld reductie nachtverkeer), leefomgeving (emissies) en duurzaamheid (zoals het realiseren van zero CO2-emissies voor de grondgebonden operatie in 2030).</i></p> <p><i>Het Rijk is voor de civiele luchthavens bevoegd gezag voor het vaststellen van de gebruiksvergunningen (luchthavenbesluiten) en kan via dit instrument sturen op het borgen van de publieke belangen en het afdwingen van de opgaven. Het Rijk heeft vanwege de bestaande</i></p>

		<p><i>(Europese) wet- en regelgeving geen instrumenten om te sturen op de verdeling van handelsverkeer binnen Nederland en per luchthaven (zie eerder). Wel kan het Rijk luchthavens faciliteren met gebruiksbepalingen in luchthavenbesluiten, bijvoorbeeld met betrekking tot openingstijden en/of baanlengte.</i></p> <p>Het is uiteindelijk aan de rijksoverheid – met als bevoegd gezag de Minister van I&W – om aanvragen voor luchthavenbesluiten te beoordelen en over te besluiten op basis van de Wet Luchtvaart. Daar waar het gaat om het aanvragen van andere vergunningen dan de wet Luchtvaart zijn de daarvoor geëigende bevoegde gezagen aan zet. Als het gaat om bijvoorbeeld een natuurvergunning bij een luchthaven is de Minister van LNV het bevoegd gezag.</p>
2.3	Welke rol heeft MAA als het gaat om het ontlasten van Schiphol op het gebied van personen en vrachtvervoer?	<p>MAA vervult een functie in de afhandeling van de nationale luchtvracht met 8% van het jaarlijkse volume. Zij is na Schiphol de enige luchthaven van Nederland waar vrachtafhandeling plaats mag vinden. Wat betreft de beschikbare ‘slots’ voor luchtvracht op Schiphol is er al geruime tijd sprake van schaarste.</p> <p>De luchthavens in Nederland hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken om te komen tot een optimale benutting van de luchthavencapaciteit in Nederland. De luchthavens noemen dit een ‘systeembenadering’. Het Rijk heeft in de Luchtvaarnota (2020) daarvan aangegeven voorstander te zijn en wil meer regie voeren op deze samenwerking en onderlinge kennisdeling. Met een systeembenadering kunnen de luchthavens de beschikbare capaciteit optimaal benutten. Daarbij moet aandacht zijn voor elkaars kansen en specialismen zoals drones, elektrisch vliegen, vliegscholen, parachutespringen enzovoort. Ook kunnen de luchthavens meer samenwerken op de borging van de andere publieke belangen zoals bijvoorbeeld over CO2-reductie. Het staat de luchthavens, als marktpartijen, vrij om initiatief te nemen en te verkennen of ze activiteiten bedrijfsmatig willen samenbrengen. Het Rijk heeft in de Luchtvaarnota aangegeven dat zij het niet haar rol acht om dit te bevorderen.</p> <p>Op dit moment lopen er verkennende gesprekken tussen Maastricht Aachen Airport en Royal Schiphol groep over verschillende vormen van samenwerking.</p>
2.4	Hoe verhoudt de mogelijke samenwerking tussen MAA en de Royal Schiphol Group zich tot het besluitvormingsproces en de scenario's?	<p>De directies van Schiphol en MAA voeren onderling een verkenning uit naar de mogelijkheden om samen te werken. Dit zal leiden tot een principe overeenstemming. Het College hecht eraan dat deze informatie ook door de Staten in het besluitvormingsproces gewogen kunnen worden. In de mededeling portefeuillehouder van 17 januari 2022 stond daarom:</p> <p><i>“Er zullen in de verkenning tussen MAA en SNBV dan ook geen onomkeerbare stappen worden gezet zonder daarbij de aandeelhouder alsook uw Staten daarin tijdig te betrekken. De resultaten van de</i></p>

		<p><i>gesprekken zijn dan ook een bouwsteen welk geduid zullen worden in de besluitvormingsstukken die uw Staten zullen ontvangen voor de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Deze bouwsteen kunt u betrekken in uw beraadslagingen.”</i></p> <p>Het College heeft dan ook de Raad van Commissarissen van MAA gevraagd het College op de hoogte te houden de uitkomsten van de verkenning voor de behandeling van de besluitvormende stukken in PS in te brengen zodat dit in het publieke debat door alle partijen kan worden meegewogen.</p>

3. Luchtruim en ontwikkelingen Liège Airport (Bierset)

	Vraag	Antwoord
3.1	Wat zijn de internationale afspraken als het gaat om het Nederlandse en Limburgse luchtruim?	<p>De bevoegdheid omtrent inrichting en gebruik van het luchtruim is een nationale bevoegdheid. In het openingsartikel (1) van het verdrag van Chicago staat dat elke verdragsstaat beschikt over de volledige en exclusieve soevereiniteit over het luchtruim boven zijn grondgebied. Op grond van Annex 11 (St. 2.1.1.) bij het verdrag van Chicago is de verdragsstaat verantwoordelijk voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, voor zover het de burgerluchtvaart betreft, in zijn luchtruim en het aan hem toevertrouwde deel van het luchtruim. Voor Nederland is dit de Amsterdam FIR (vluchtinformatiegebied).</p> <p>De bevoegdheid omtrent inrichting en gebruik van het luchtruim is in Nederland belegd bij het ministerie van Defensie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). In de Wet luchtvaart is geregeld dat binnen het Nederlands luchtruim (Amsterdam FIR) luchtverkeersdiensten kunnen worden verleend door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Eurocontrol (Maastricht Upper Area Control) en de Minister van Defensie. In artikel 5.14b van de Wet luchtvaart is geregeld dat deze aangewezen luchtverkeersdienstverleners overeenkomsten met buitenlandse luchtverkeersdienstverleners kunnen sluiten. Deze overeenkomsten vereisen instemming van de Minister van IenW.</p> <p>Luchtruimgebruikers dienen de wetten en regels na te leven die er in het luchtruim gelden waarin zij vliegen. Daarnaast bestaan er naderings- en vertrekprocedures voor luchthavens die in de operatie worden toegepast. Wanneer bij nadering of vertrek van Liège Airport wordt afgeweken van deze procedures en luchtruimgebruikers door Nederlands luchtruim willen vliegen, zal hierover coördinatie</p>

		moeten plaatsvinden met de Nederlandse luchtverkeersleiding en zal deze toestemming moeten verlenen voordat het luchtverkeer zal worden toegelaten. Nederland is dus niet verplicht om luchtverkeer van Liège Airport toegang te verlenen tot het Nederlands luchtruim.
3.2	Als de luchthaven MAA gesloten wordt, welke gevolgen heeft dit voor het luchtruim boven (Zuid-)Limburg. Mede in het licht van de groei-ambities van Liège Airport?	Een eventuele sluiting van MAA zal niet automatisch leiden tot de overdracht van de luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim boven Zuid-Limburg naar de Belgische luchtverkeersleiding. Een dergelijke overdracht is eventueel mogelijk met een overeenkomst tussen de betreffende luchtverkeersdienstverleners over grensoverschrijdende dienstverlening. Een dergelijke overeenkomst vereist echter instemming van de Minister van IenW. Daarnaast is het verboden om luchtverkeersdiensten te verlenen in het luchtruim zonder daartoe te zijn aangewezen of op grond van een LOA-artikel 5.14b Wet luchtvaart te zijn toegestaan.

4. Financiële aspecten

	Vraag	Antwoord
4.1	Wat zijn de kosten en opbrengsten van MAA nu en in de verschillende scenario's? Hoe ziet de exploitatie eruit?	<p>De Provincie is aandeelhouder en levert een financiële bijdrage aan de (commercieel onrendabele) exploitatie van de luchthaven. In de afgelopen jaren zijn er verschillende constructies voor het beheer en exploitatie van de luchthaven geweest, resulterend in de huidige constructie met een holding (HBLM) waar de Provincie Limburg 100 procent aandeelhouder van is. Onder deze holding vallen de beheerder van de luchthaveninfrastructuur (MAABI BV) en de BV voor de luchthavenexploitatie (MAA BV). Daarmee is de Provincie 100 procent aandeelhouder van de luchthaven.</p> <p>Het beheer- en onderhoud komt voor haar rekening en jaarlijks wordt subsidie verstrekt aan de luchthaven voor de niet economische diensten van algemeen belang (NEDAB) die daar plaatsvinden. Deze NEDAB-kosten bedragen € 4 mln. per jaar.</p> <p><i>Exploitatie</i></p> <p>In de MKBA wordt de exploitatie van de luchthaven (als geheel) beschouwd ten opzichte van de verschillende beleidsopties. Zie hoofdstuk 3 van de MKBA.</p> <p>Aan de kant van de opbrengsten zijn te noemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opbrengsten luchtvracht (gemiddelde 'yield per ton vracht') • Opbrengsten passagiers (Ryanair en Corendon) bestaande uit luchthavengelden, afhandeling en security, opbrengsten parkeren, opbrengsten concessies en reclame in terminal

- Vaste opbrengsten zoals general aviation, erfpacht, incidentele landingen
- NEDAB-bijdrage

Aan de kant van de kosten zijn te noemen

- Personeelskosten, uitgesplitst naar vracht- en passagiersafhandeling
- Overige kosten zoals huisvestingskosten, leasekosten, brandstofkosten

In de MKBA zijn deze vervolgens naar de WLO-scenario's (hoog en laag) doorgerekend voor 2022, 2030 en 2050. Hieronder resultaten voor 2022 (hoog en laag) en 2030 (hoog en laag):

Exploitatie in 2022	WLO-Hoog			WLO-Laag		
	Nulalternatief, alternatief 1 t/m 3	Alternatief 4	Alternatief 5	Nulalternatief, alternatief 1 t/m 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Exploitatieopbrengsten	€ 22,2	€ 11,1	€ 11,1	€ 19,6	€ 9,8	€ 9,8
Exploitatiekosten	-€ 23,6	-€ 15,2	-€ 15,2	-€ 21,4	-€ 14,2	-€ 14,2
Operationeel Resultaat	-€ 1,3	-€ 4,1	-€ 4,1	-€ 1,9	-€ 4,4	-€ 4,4
NEDAB bijdrage	4,0	4,0	0	4,0	4,0	0
Totaal exploitatiesaldo (incl. NEDAB)	€ 2,7	-€ 0,1	-€ 4,1	€ 2,2	-€ 0,3	-€ 4,4

WLO-Hoog 2030	Nul	Alt1	Alt2	Alt3a	Alt3b	Alt3c	Alt4
Exploitatieopbrengsten	€ 31,2	€ 40,5	€ 37,7	€ 31,1	€ 31,6	€ 30,0	€ 1,6
Exploitatiekosten	-€ 30,9	-€ 38,4	-€ 36,1	-€ 30,8	-€ 31,2	-€ 30,0	-€ 5,3
Operationeel Resultaat	€ 0,2	€ 2,2	€ 1,6	€ 0,3	€ 0,5	€ 0,0	-€ 3,7
NEDAB bijdrage	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0
Totaal exploitatiesaldo (incl. NEDAB)	€ 4,3	€ 6,2	€ 5,6	€ 4,3	€ 4,5	€ 4,0	€ 0,4

WLO-Laag 2030	Nul	Alt1	Alt2	Alt3a	Alt3b	Alt3c	Alt4
Exploitatieopbrengsten	€ 24,5	€ 24,5	€ 24,5	€ 24,5	€ 24,5	€ 24,5	€ 1,6
Exploitatiekosten	-€ 25,5	-€ 25,5	-€ 25,5	-€ 25,5	-€ 25,5	-€ 25,5	-€ 5,3
Operationeel Resultaat	-€ 1,0	-€ 1,0	-€ 1,0	-€ 1,0	-€ 1,0	-€ 1,0	-€ 3,7
NEDAB bijdrage	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0	€ 4,0
Totaal exploitatiesaldo (incl. NEDAB)	€ 3,1	€ 3,1	€ 3,1	€ 3,1	€ 3,1	€ 3,1	€ 0,4

Pagina 41 & 42 eindconcept MKBA

Verder geldt ook dat er ook investeringen beoogd worden die los staan van de luchthavenexploitatie (bijvoorbeeld realisatie zonnepanelen ten behoeve van eigen energieverbruik). Deze investeringen en

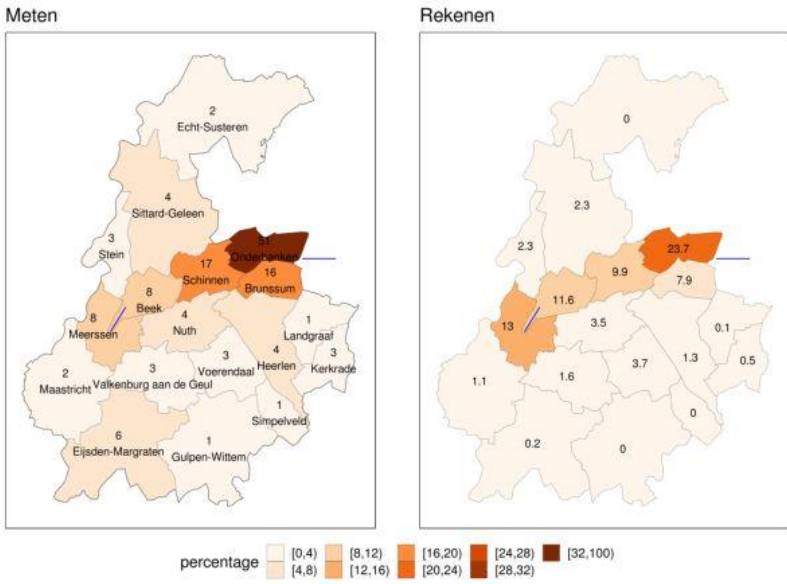
		business cases zijn niet verwerkt in de MKBA. Deze zullen separaat inzichtelijk worden gemaakt in de totaaldoorrekening van de scenario's.																																				
4.2	Welke incidentele en structurele investeringen zijn de komende jaren nodig?	<p><i>Investerings</i></p> <p>Op korte termijn is er bovendien volgens de Provincie een aantal forse investeringen benodigd in de baanrenovatie en achterstallig onderhoud van een aantal panden. In de 2^e technische briefing is een overzicht gegeven van de verwachte investeringen voor de komende jaren evenals de scenario-afhankelijke investeringen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voorbeelden van onderdelen</th> <th>Kosten bij benadering</th> <th>Opmerking / toepasbaarheid op scenario's (Beheer en onderhoud, investeringskosten, revolverend)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Infrastructuur & huidig vastgoed</td> </tr> <tr> <td>Baanrenovatie incl. intersecties</td> <td>€ 37,7 mln.</td> <td>Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling</td> </tr> <tr> <td>Onderhoud baan incl. intersecties</td> <td>€ 0,285 mln. / jaar</td> <td>Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling</td> </tr> <tr> <td>Platform B + Rijbaan W</td> <td>€ 11,2 mln.</td> <td>Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP</td> </tr> <tr> <td>Overige platforms en rijbanen</td> <td>€ 14,3 mln.</td> <td>Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP</td> </tr> <tr> <td>Onderhoud platforms en rijbanen</td> <td>€ 0,188 mln. / jaar</td> <td>Gebaseerd op kengetallen</td> </tr> <tr> <td>Onderhoud en investering bestaand vastgoed</td> <td>€ 1,9 mln. / jaar</td> <td>o.b.v. MJOB MAABI</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Scenarioafhankelijke investeringen</td> </tr> <tr> <td>Uitbreiding parkeren (P7)</td> <td>€ 8,2 mln.</td> <td>Afhankelijk van ontwikkeling aantal passagiers</td> </tr> <tr> <td>Uitbreiding aanvullende parkeerplaatsen (gebouwde voorziening)</td> <td>€ 6,4 mln.</td> <td>Waarschijnlijk alleen van toepassing op "groeiruimte benut"</td> </tr> <tr> <td>Nieuwe cargoloods + bijbehorende opstelplaats vracht</td> <td>€ 8,2 mln. + € 4 mln.</td> <td>Afhankelijk van ontwikkeling ton vracht (niet scenario afhankelijk); o.b.v. kengetallen</td> </tr> </tbody> </table> <p>Momenteel wordt nog gewerkt aan de doorrekening van de diverse scenario's. U krijgt de einddoorrekening nog inzichtelijk en daarbij tevens inzicht in de benodigde investeringen per scenario bij het statenvoorstel.</p>	Voorbeelden van onderdelen	Kosten bij benadering	Opmerking / toepasbaarheid op scenario's (Beheer en onderhoud, investeringskosten, revolverend)	Infrastructuur & huidig vastgoed			Baanrenovatie incl. intersecties	€ 37,7 mln.	Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling	Onderhoud baan incl. intersecties	€ 0,285 mln. / jaar	Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling	Platform B + Rijbaan W	€ 11,2 mln.	Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP	Overige platforms en rijbanen	€ 14,3 mln.	Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP	Onderhoud platforms en rijbanen	€ 0,188 mln. / jaar	Gebaseerd op kengetallen	Onderhoud en investering bestaand vastgoed	€ 1,9 mln. / jaar	o.b.v. MJOB MAABI	Scenarioafhankelijke investeringen			Uitbreiding parkeren (P7)	€ 8,2 mln.	Afhankelijk van ontwikkeling aantal passagiers	Uitbreiding aanvullende parkeerplaatsen (gebouwde voorziening)	€ 6,4 mln.	Waarschijnlijk alleen van toepassing op "groeiruimte benut"	Nieuwe cargoloods + bijbehorende opstelplaats vracht	€ 8,2 mln. + € 4 mln.	Afhankelijk van ontwikkeling ton vracht (niet scenario afhankelijk); o.b.v. kengetallen
Voorbeelden van onderdelen	Kosten bij benadering	Opmerking / toepasbaarheid op scenario's (Beheer en onderhoud, investeringskosten, revolverend)																																				
Infrastructuur & huidig vastgoed																																						
Baanrenovatie incl. intersecties	€ 37,7 mln.	Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling																																				
Onderhoud baan incl. intersecties	€ 0,285 mln. / jaar	Alle behalve alt. gebiedsontwikkeling																																				
Platform B + Rijbaan W	€ 11,2 mln.	Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP																																				
Overige platforms en rijbanen	€ 14,3 mln.	Gebaseerd op ramingen; incl. risico's en VTP																																				
Onderhoud platforms en rijbanen	€ 0,188 mln. / jaar	Gebaseerd op kengetallen																																				
Onderhoud en investering bestaand vastgoed	€ 1,9 mln. / jaar	o.b.v. MJOB MAABI																																				
Scenarioafhankelijke investeringen																																						
Uitbreiding parkeren (P7)	€ 8,2 mln.	Afhankelijk van ontwikkeling aantal passagiers																																				
Uitbreiding aanvullende parkeerplaatsen (gebouwde voorziening)	€ 6,4 mln.	Waarschijnlijk alleen van toepassing op "groeiruimte benut"																																				
Nieuwe cargoloods + bijbehorende opstelplaats vracht	€ 8,2 mln. + € 4 mln.	Afhankelijk van ontwikkeling ton vracht (niet scenario afhankelijk); o.b.v. kengetallen																																				
4.3	Wat zijn de kosten en opbrengsten voor de omliggende gemeenten?	<p>Op 1 juli 2014 hebben de volgende gemeenten een intentieverklaring afgegeven voor een bijdrage van in totaal 6 mln. euro voor de periode tot 2026, met bijdragen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maastricht € 2 mln. - Sittard-Geleen € 1 mln. - Heerlen € 1 mln. 																																				

		<p>- <u>Beek</u> € 2 mln. Totaal: € 6 mln.</p> <p>In separate raadsvoorstellen is vervolgens in het voorjaar van 2015 deze bijdrage ook formeel geregeld door de vier betrokken gemeenten. In de 7^e voortgangsrapportage is aangegeven dat de Provincie Limburg hiervan reeds € 3.600.000 heeft ontvangen van de gemeenten, waarvan € 2.400.000 is doorbetaald aan MAA.</p> <p>Voor de gemeente Beek gelden er daarnaast jaarlijkse OZB opbrengsten voor MAA-bedrijvigheid alsook opbrengsten vanuit het aangrenzende bedrijventerrein Technoport Europe en de kantorenzone. En de gemeente Maastricht heeft haar bijdrage voor de luchthaven aangegeven dat deze van “grote betekenis voor het zakelijk toerisme in Maastricht en de regio, conferenties in het MECC en Tefaf” is.</p>
4.4	Hoe zit het met eventuele ‘uitkoopkosten’ of claims (bij sluitingsvariant)	<p>Bij sluiting van de luchthaven zijn kosten t.a.v. de uitkoop van bedrijven met langlopende contracten. Het gaat hier om de bedrijven uit het maintenance cluster (SAMCO, MAAS en GAM). Deze bedrijven zullen ook een sociaal plan in werking moeten stellen. Daarnaast zullen de gedeerde winsten moeten worden gecompenseerd en zal de waarde van het vastgoed en activa in de uitkoop worden meegenomen. In de concept-MKBA zijn deze “uitkoopkosten” voor deze drie bedrijven op basis van een ‘eerste schatting’ geraamd op € 40 mln. Er vindt hierover nog overleg plaats met deze bedrijven om hier te komen tot een nadere inschatting. Zelf hebben de bedrijven aangegeven dat er minimaal een viervoud aan de geschatte kosten aan de orde zal zijn.</p>
4.5	Op welke wijze worden de financiële risico’s en bijbehorende beheersmaatregelen inzichtelijk gemaakt? Wat zijn de huidige financiële risico’s?	<p>In het voorstel aan uw Staten zullen wij nadrukkelijk ingaan op zowel de haalbaarheid van de voorstellen. Daarin zitten niet alleen ook de technische, juridische en maatschappelijke aspecten, maar ook de financiële risico’s en bijbehorende mitigerende (beheers)maatregelen die daarbij passend zijn.</p> <p>In de begrotingsparagraaf ‘verbonden partijen’ is voor elke deelneming ook het risicoprofiel geschetst. In de vastgestelde Begroting 2022 is daarover het volgende opgenomen bij MAA gerelateerde deelnemingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Holding Businesspark Luchthaven Maastricht N.V.</u>: Het financieel risico is met name gelegen in het exploiteren van de luchthaven. De ter beschikking gestelde kredieten zijn niet als revolverend bestempeld, met uitzondering van de verstrekte lening en de aanschaf (en hieraan gekoppelde verhuur) van de cargoterminal. De boekwaarde van de deelneming wordt jaarlijks beoordeeld, waarbij tegenover de middels agio verstrekte kredieten, voor zover noodzakelijk geacht, een

		<p>reserve voor afwaardering. Het maatschappelijk risico zit in het mogelijk failliet gaan van de luchthaven en daarmee gepaard gaande verlies aan directe en indirecte werkgelegenheid. Door COVID-19 zijn de risico's voor het exploiteren van de luchthaven aanmerkelijk toegenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht-Aachen Airport N.V (NV ALTMAA)</u>: Er zijn nauwelijks nog financiële verplichtingen in NV ALTMAA. De aanwezige financiële middelen zijn toereikend en de boekwaarde in de provinciale begroting is teruggebracht naar € 1. • <u>Provincie Limburg AviationValley Commandiet B.V.</u>: De Provincie Limburg loopt het risico (een deel van) de boekwaarde van de onderneming te moeten afwaarderen. Moment van aflossing van de lening is afhankelijk van ontvangst van winstuitkeringen vanuit de LDAVM CV. De LDAVM CV kent 2 hoofdrisico's: Vertraging uitgifte en verlaging uitgifteprijs. Jaarlijks worden met de actualisatie van het businessplan de risico's geïnventariseerd en geanalyseerd. • <u>Land Development AviationValley Maastricht C.V (LDAVM C.V.)</u>: Hoewel de feitelijke werkzaamheden en de activa in LDAVM C.V. zitten, zit het financieel risico in de Provincie Limburg Aviation Valley Commandiet B.V. ten aanzien van de deelneming. Ten aanzien van de financiering loopt de Provincie het risico dat deze niet kan worden afgelost. De huidige grondexploitatie sluit nochtans positief. • <u>Land Development AviationValley Maastricht N.V. (LDAVM N.V.)</u>: De Provincie Limburg loopt het risico (een deel van) de boekwaarde van de onderneming ad € 18.000 te moeten afwaarderen. Daarnaast loopt de onderneming (en daarmee indirect de Provincie) een risico ten aanzien van vertraging in de uitgifte en verlaging uitgifteprijs. Jaarlijks worden met de actualisatie van het businessplan de risico's geïnventariseerd en geanalyseerd.
4.6	Zijn er – buiten de provincie met zijn verbonden partijen – andere partijen die financiële kosten maken of waar baten terecht komen?	<p>Zowel op het luchthaven terrein alsook in de directe omgeving zitten bedrijven die investeringen doen en kosten maken. Bijvoorbeeld de bedrijvigheid van het MRO-cluster (Samco, Maas, GAM) investeert en profiteert direct van de ontwikkelingen op Maastricht Aachen Airport, evenals de logistieke toeleveranciers.</p> <p>Daarnaast is er als het gaat om de ontwikkeling van het bedrijventerrein Land Development Aviation Valley Maastricht (LDAVM NV) een minderheidsbelang van twee private partijen (Dura Vermeer en ALDC, beiden hebben een 10% aandeel). De Provincie daar direct aandeelhouder met 40% en indirect (via Business Park MAA bv als 100% dochter bv) voor de overige 40%. Een deel van de gronden dient nog uitgegeven te worden, waarbij uitgifteprijs momenteel (potentieel) beïnvloed worden door de aanwezigheid van de luchthaven.</p>

		<p>Tevens is er ook een schil rondom het luchthaventerrein waar de gronden verkocht zijn aan particulieren eigenaren. Daar is sprake van verschillende eigendom-posities die ontwikkeld worden.</p> <p>De ontwikkeling van het gebied ten noorden van de luchthaven – Technoport Europe – is en wordt ontwikkeld door de gemeente Beek en kenmerkt zich door vooral niet-luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. De gemeente ontvangt via de gevestigde bedrijvigheid binnen haar gemeentegrenzen natuurlijk eveneens de nodig OZB-inkomsten.</p>

5. Omgevingsaspecten

	Vraag	Antwoord										
5.1	<p>Om hoeveel 'ernstig gehinderden' gaat het op dit moment. Zijn dit alleen de gehinderden van MAA of ook van andere nabije vliegvelden en in het verlengde daarvan, hoeveel ernstig gehinderden zijn er als MAA gesloten zou worden?</p>	<p>Wat betreft het aantal ernstig gehinderden is dit voor 2019 bepaald (berekening volgens de nationale systematiek) op 5.592 waarbij uitgegaan is van mensen die hinder ondervinden gelijk of groter dan 48 dB Lden (Lden = Level day-evening-night). Deze is bepaald binnen de vastgestelde geluidscontour van MAA. Voor een nadere uitwerking naar andere geluidsniveaus en het aantal ernstig gehinderden verwijzen wij naar de tabel in de MKBA (hoofdstuk 6) daar waar het gaat om het aantal Ernstig Gehinderden (EGH) per geluidscontour van MAA (inclusief gehinderden onder de 48 dB(A) die 'voor de wet' niet meetellen.</p> <p>In onderzoek van de GGD Zuid-Limburg is eerder (2016 – meest recente cijfers) de <i>ervaren</i> ernstige geluidhinder door vliegverkeer in kaart gebracht. Daarbij is er geen onderscheid te maken naar geluidhinder van MAA, Geilenkirchen of Liège Airport, maar biedt wel inzicht in de ervaren hinder:</p> <div style="text-align: center;">  <p>percentage</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>[0,4)</td> <td>[8,12)</td> <td>[16,20)</td> <td>[24,28)</td> <td>[32,100)</td> </tr> <tr> <td>[4,8)</td> <td>[12,16)</td> <td>[20,24)</td> <td>[28,32)</td> <td></td> </tr> </table> </div> <p><i>Figuur 10 Percentage ervaren ernstige geluidhinder door vliegverkeer in gemeenten rond Maastricht-Aachen Airport en vliegbasis Geilenkirchen: meting GGD Gezondheidsmonitor 2016 en berekening met BR-relatie Schiphol 2002.</i></p>	[0,4)	[8,12)	[16,20)	[24,28)	[32,100)	[4,8)	[12,16)	[20,24)	[28,32)	
[0,4)	[8,12)	[16,20)	[24,28)	[32,100)								
[4,8)	[12,16)	[20,24)	[28,32)									

5.2	Hoeveel inwoners van Limburg blijven 'ernstig gehinderd' door de exploitatie van luchthavens in de directe omgeving mocht MAA sluiten?	<p>De toewijzing van het aantal 'ernstig gehinderden' wordt bepaald aan de geluidscontouren zoals die verbonden zijn aan Maastricht Aachen Airport. Deze berekening is nationaal bepaald op basis van aangevraagde geluidscontouren en meetpunten voor jaargemiddelden evenals de ervaren geluidsoverlast van inwoners (GGD-enquete). Bij sluiting van MAA zal ook de daarvoor vastgestelde geluidscontouren daarmee niet langer aan de orde zijn.</p> <p>De (ernstig) gehinderden van luchtvaart-activiteiten zullen dan uitsluitend nog in kaart gebracht worden via het GGD-enqueteonderzoek (% ervaren ernstige geluidhinder door vliegverkeer), maar niet meer berekend worden via de nationale 48 dB Lden systematiek.</p> <p>Wat betreft onze buurlanden geldt er weer andere regelgeving rondom geluidscontouren en de berekening van de ervaren hinder daarbij.</p>
5.3	Met hoeveel personen vermindert het aantal 'ernstig gehinderden' bij een vliegverbod tussen 6:00-7:00?	<p>In berekening van het aantal ernstig gehinderden is 'slaapverstoring' geen parameter. Vandaar ook dat er in een eventuele aanvraag van een luchthavenbesluit er separaat ingegaan moet worden op de gewenste openings- en sluitingstijden. Met een openstelling vanaf 7:00 wordt het aantal slaapverstoorden teruggebracht naar nul.</p>
5.4	Waarom worden de openingstijden van andere luchthavens niet gevolgd?	<p>Er is geen rijksnorm voor openstelling van nationale of regionale luchthavens. De openingstijden van andere Nederlandse luchthavens zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schiphol: permanent geopend • Rotterdam The Hague Airport: permanent geopend (wel nachtregime met beperkingen); • Groningen Airport Eelde: ma-vr vanaf 6:30 – 23:00 en in het weekend 8:00 – 20:00 • Eindhoven Airport: 4:30 – 23:00 (tevens militaire functie)
5.5	Wat zijn de effecten op de omgeving van de luchthaven als het gaat om geur, luchtverontreiniging, gezondheid, stikstof-uitstoot en geluid? Zowel gezien vanuit de grondoperatie als de vliegbewegingen	<p>In de maatschappelijke kosten en baten analyse zijn effecten opgenomen in het hoofdstuk "Effecten klimaat, milieu en omgeving". Korthedshalve verwijzen wij de geluidseffecten en luchtverontreiniging naar de tabellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aantal Ernstig Gehinderden (EGH) per geluidscontour van MAA (inclusief gehinderden onder de 48 dB(A) die 'voor de wet' niet meetellen; • Uitstoot NOx SO2 en PM10 door vluchten van en naar MAA in 2030 en 2050 (verschil met nulalternatief, tonnen) <p>Wat betreft het grondgebonden geluid van MAA stelt SEO: "De hinder van grondgebonden geluid van de luchthaven hebben we in het kader van dit onderzoek niet mee kunnen nemen. Het is niet duidelijk of het meenemen van deze hinder bovenop de hinder van het vliegtuiggeluid tot een dubbeltelling leidt. Immers zijn bewoners die hinder ondervinden van het grondgebonden geluid, naar verwachting ook de bewoners die de meeste hinder ondervinden van de luchtvaart zelf. Deze</p>

		<p>effecten zitten daarmee mogelijk al impliciet in de effecten van het luchtvaartgeluid” (SEO, 2021, p.68).</p> <p><i>Stikstof</i></p> <p>In een Kamerbrief 2 april 2020 van de Minister van LNV heeft het Rijk gereageerd op een aantal handhavingsverzoeken over de relatie tussen luchthaven en de Wet natuurbescherming in het licht van de stikstofproblematiek. Ook voor MAA is daarin een specifieke uitspraak gedaan n.a.v. een eerder handhavingsverzoek in 2019 van de coöperatie Mobilisation for the Environment (MOB):</p> <p><i>“Maastricht Aachen Airport heeft bestaande rechten op grond van het aanwijzingsbesluit uit 1994. Deze toestemming is in 2004 vervangen door een gewijzigd aanwijzingsbesluit, dat direct is getoetst aan artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Omdat dit besluit na de Europese referentiedatum, maar vóór 1 februari 2009 is genomen, is de overgangsrechtelijke bepaling van artikel 9.4, achtste lid, van de Wnb van toepassing. Het huidig gebruik past daarbinnen. Er is daarom geen sprake van een overtreding van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Op die grond is het verzoek bij besluit van 2 april 2020 afgewezen.”</i></p> <p>De minister heeft in haar beslissing op bezwaar geoordeeld niet handhavend op te treden vanwege het ontbreken van een Wnb vergunning, maar wel te verlangen dat MAA voor 1 april 2021 een ontvankelijke aanvraag voor een Wnb vergunning indient. De minister gaf aan dat handhavend optreden onevenredig is nu de niet onder de AB 2004/ Omzettingsregeling 2013 vallende activiteiten binnen de bestaande rechten passen. Op 31 maart 2021 is door MAA een aanvraag ingediend en is volgens LNV ontvankelijk. Momenteel is LNV in afwachting van de hierboven genoemde aanvullende gegevens.</p> <p>Het RIVM heeft de stikstof-uitstoot van de luchtvaart in Nederland berekent op 0,1%. Dit is gebaseerd op het meten en modelleren (berekenen) waarbij de emissie van stikstofdioxide is meegenomen tot een hoogte van 914 meter (3000 voet). In de praktijk gaat het dan alleen over het landen, opstijgen en taxiën van en naar Nederlandse vliegvelden. In vergelijking tot de uitstoot van de landbouw of industrie op kwetsbare natuurgebieden is deze voor regionale luchthavens beperkt.</p>
--	--	--

		<p><i>Gezondheid</i></p> <p>Bij Schiphol loopt er vanaf september 2021 een onderzoek door het RIVM naar de gezondheid bij werknemers van Schiphol. Tevens voert het RIVM een onderzoek uit naar de gezondheidseffecten op lange termijn door blootstelling aan ultrafijnstof in de omgeving van Schiphol. Beide rapportages worden in 2022 verwacht en kunnen ook aanbevelingen opleveren die voor ander luchthavens waaronder MAA waardevol kunnen zijn.</p>
5.6.	Hoe zien de contouren van het Omgevingsfonds eruit? Welke onderdelen en wie kan daar aanspraak op maken?	<p>In de 2^e technische briefing zijn de hoofdcontouren van het Omgevingspakket toegelicht.</p> <p>Potentiële maatregelen van het omgevingspakket:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Extra geluidsisolatie 2. Vastzetten dakpannen 3. Verkoopgarantie regeling 4. Informatievoorziening en Kennisdeling 5. Maatregelen voor verbeteren landschappelijke inpassing. <p>Belangrijk in de uitvoering van het pakket is het leveren van maatwerk. Nadere uitwerking (looptijd, doelgroep, individueel/collectief, criteria etc.) evenals een financiële vertaling hiervan zal in de voorstellen aan uw Staten terugkomen.</p>

6. Overige vragen

	Vraag	Antwoord
6.1	<p>Hoe zien de ontwikkelingen rondom innovatie en duurzame luchtvaart eruit de komende 20 jaar?</p> <p>Aan welke specificaties moet een vliegveld voldoen over tien en over twintig jaar, wanneer rekening wordt gehouden met kleinere vliegtuigen, vliegtuigen op waterstof en elektriciteit en met drones?</p>	<p>In de eerste technische briefing is er door luchtvaartdeskundige Gerben Broekema een schets gegeven van de toekomstige ontwikkelingen rondom duurzame en innovatieve luchtvaart. Korthedshalve verwijzen wij hier naar de presentatie die ook voor uw Staten beschikbaar is gesteld.</p> <p>Tevens zal er bij de statenvoorstellen een aparte bouwsteen bijgevoegd worden waarin de marktpotentie, technologische ontwikkelingen en mogelijkheden voor Maastricht Aachen Airport nader geduid worden. De hoofdlijnen hiervan zullen uitgewerkt worden in het scenario "Innovatie en Duurzaam".</p>
6.2	<p>Welke bestaande ontwikkelingen in de regio worden geremd door de aanwezigheid van MAA?</p>	<p>In verband met de ligging van de luchthaven MAA gelden in de directe omgeving verschillende beperkingen die samenhangen met het functioneren van de luchthaven. Het betreft zones waarbinnen bouw(hoogte)beperkingen gelden, geluidzones en een veiligheidszone.</p> <p>Voor de aanvliegeroutes gelden wat betreft externe veiligheid ook hoogteregels ten aanzien van bijvoorbeeld grote objecten als windmolens. Deze strekking zich verder uit over Zuid-Limburg dan alleen de directe omgeving.</p>
6.3	<p>Is de huidige ligging geschikt voor het uitvoeren van lijndiensten van en naar grotere vliegvelden?</p>	<p>Vanuit de ligging bezien heeft het verleden laten zien dat dit zeker mogelijk is. Uiteindelijk zal er ook een haalbare exploitatie voor een dergelijke lijndienst aan de orde moeten zijn.</p>
6.4	<p>In hoeverre brengt de huidige ligging (locatie) van MAA voordelen met zich mee? Welke rol heeft MAA in het concurreren houden van de regio op het gebied van bereikbaarheid?</p>	<p>Uit het benchmark-onderzoek tussen MAA en andere luchthavens in de buurt dat is uitgevoerd door Buck Consultants International (2022) worden de volgende conclusies getrokken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MAA heeft qua <u>passagiersvervoer</u> in de periode 2017-2019 een relatief grote groei door-gemaakt in vergelijking met luchthavens in de directe omgeving; • De groei in passagiers op MAA (en de groei of afname op de andere luchthavens in de benchmark) hangt vaak samen met specifieke bedrijfsbeslissingen van Airlines (veelal Low Cost Airlines) om bestemmingen / frequenties uit te breiden of te verplaatsen. Airlines kijken daarbij naar operationele mogelijkheden en services, kosten (incl. luchthavengelden en ticketbelastingen) en de specifieke vraagontwikkeling binnen de catchment area(s). Ook beslissingen aan de aanbodzijde (vergroting terminalcapaciteit en/of opstelplaatsen) spelen een rol;

		<ul style="list-style-type: none"> • Het <u>vrachtvolume</u> op MAA is vanaf 2016 tot heden sterk gegroeid. In absolute zin bleef MAA een relatief kleine vrachtluchthaven, maar de procentuele groei van vrachtvolumes is op MAA vanaf 2016 / 2017 groter dan op alle andere luchthavens in de benchmark. • Een deel van de groei op MAA kan worden toegeschreven aan investeringen aan de aanbodzijde (vrachtterminal, platform). Daarnaast is er echter ook sprake van een samenhang met de ontwikkelingen op andere luchthavens. Door de slotproblematiek voor full freighters op Schiphol, hebben enkele Cargo Airlines vluchten en volumes verschoven naar MAA; <p>Tegelijkertijd constateert BCI dat Maastricht Aachen Airport ook een aantal operationele beperkingen heeft die een verdere (toekomstige) groei in luchtvracht mogelijk kunnen beperken. Het gaat daarbij om het verbod op nachtvluchten (de luchthaven is alleen geopend tussen 06:00 en 23:00 uur) en de relatief korte start- en landingsbaan van 2.500 meter. Officieel is de landingsbaan 2.750 meter lang, maar de huidige vergunning schrijft voor dat maar 2.500 meter van de landingsbaan gebruikt mag worden voor de start en de landing zodat vliegtuigen hoger over o.a. Geverik vliegen. Dit beperkt de operationele mogelijkheden voor volledig beladen vliegtuigen. Voor MAA is het daarom noodzakelijk om zich op het general cargo / full freighters segment te focussen aangezien bellyvracht (aangevoerd in de ruim van passa-giersvliegtuigen) en expresvracht van integrators (bijvoorbeeld TNT, Fedex, UPS) door de operationele beperkingen buiten bereik valt.</p>
6.5	Waarom is de oude 'klein verkeer variant' niet doorgerekend in de concept-MKBA? In die Nota van Uitgangspunten was dit wel zo opgenomen.	Zoals is aangegeven in de 3 ^e technische briefing van 14 januari 2022 zal inderdaad – conform de vastgestelde Nota van Uitgangspunten – de 'klein verkeer variant' zoals is beschreven in de uitgangspunten alsnog worden doorgerekend in de definitieve eindrapportage van de MKBA.
6.6	Is de informatie van de vertrouwelijk informatiesessie van 12 februari 2021 over de baanrenovatie inmiddels openbaar?	Nee. Los van het feit dat deze informatie inmiddels niet meer actueel is en de meest recente inzichten met u ook zijn gedeeld in de openbare technische briefing van 10 december 2021, bevat de presentatie marktgevoelige gegevens als het gaat om de kostenopbouw van de baanrenovatie. Deze informatie is marktgevoelig en zou de Provincie in aanbestedingsprocedure nadeel kunnen bezorgen bij openbaarmaking. De presentatie is eerder voor uw Staten wel vertrouwelijk ter inzage gelegd om nader van kennis te kunnen nemen.
6.7	Zijn er nog aanvullende investeringen in vluchtgeleiding en veiligheidssystemen nodig als onderdeel van de baanrenovatie?	Dat is correct. Het betreft hier twee systemen. Ten eerste het "Instrument Landing System" (ILS). Dit is een radionavigatiesysteem waarmee in de luchtvaart een precisienadering van een landingsbaan kan worden uitgevoerd. Het tweede systeem is het "Distance Measuring Equipment" (DME), de "afstand-metings-apparatuur". Dit is een systeem dat de afstand van een station op de grond tot het vliegtuig meet.

		Deze systemen, waarvoor Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verantwoordelijk is, zijn verouderd en dienen de komende jaren (2023-2027) vervangen te worden. De werkzaamheden zullen onder verantwoordelijkheid van LVNL in afstemming met MAA BV / MAABI BV worden uitgevoerd. Beide partijen betalen elk 50% van de totale kosten. De werkzaamheden zitten in de raming van de baanrenovatie maar zullen niet gelijktijdig met de baanrenovatie worden uitgevoerd.
6.8	Als het gaat om de uiteindelijke besluitvorming door Provinciale Staten, is het mogelijk om eerst een besluit te nemen over de toekomst van de luchthaven, en pas daarna eventueel een besluit over de baanrenovatie?	Zoals eerder is aangegeven zullen de richtinggevende uitspraken van uw Staten over de toekomst van de luchthaven bepalend zijn of er ook sprake zal zijn van een kredietbesluit voor de grootschalige renovatie van de start- en landingsbaan. In het geval van een keuze voor sluiting en alternatieve gebiedsontwikkeling is het gevolg dat er <i>geen</i> kredietbesluit voor de baanrenovatie aan de orde zal zijn. Echter in de andere scenario's is een baanrenovatie noodzakelijk en vergt dit ook actieve besluitvorming in juni 2022 gezien de doorlooptijden inzake aanbesteding en voorbereidende werkzaamheden. Vandaar ook dat deze beide statenvoorstellen voorbereid worden en ter besluitvorming aan u worden aangeboden.

