

Verslag vergadering stadsronde gele kamer d.d. 12 mei 2015

Maastricht Aachen Airport: regionale bijdrage, aandeel Maastricht

Aanwezig:

Fractiewoordvoerders: de heren Piet Frijns en Geelen, mevrouw Godwin-Wehrens, de heren Gunther, Krabbendam, Nelissen, Severijns, Steijns en Wijnands

Genodigden/inwoners: de heer Van Beek (inwoner/ Milieudefensie Maastricht), de heer Ten Haaf (Centrummanagement Maastricht), de heer Hoogenboom (VVV/Maastricht Marketing), de heer Mobers (inwoner), de heer Moors (Maastricht Congres Bureau), de heer Oostwegel (ondernemer), de heer Renckens (inwoner), de heer Vegt (Natuur- en Milieufederatie), de heer Van de Wiel (algemeen directeur MECC), en ongeveer dertig belangstellenden op de publieke tribune

Voorzitter: de heer Mertens

College: wethouder Aarts

Griffie: de heer Cobben (secretaris)

Verslag: mevrouw Reedijk

De voorzitter opent de vergadering om 17.00 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom. Bij de eerdere stadsronde over Maastricht Aachen Airport waren er te weinig mensen aanwezig dan wel genodigd. De voorzitter wil eerst de mensen die de vorige keer niet aanwezig waren het woord geven. Dit zijn de inwoners en vertegenwoordigers van instanties in Maastricht.

Eerste termijn

De heer **Ten Haaf** spreekt namens Centrummanagement Maastricht. Deze stichting ondersteunt voor de volle honderd procent dat de gemeente een bijdrage levert om de bereikbaarheid van de regio te borgen en te versterken. De economische belangen en de werkgelegenheidsbelangen zijn er nu en in de toekomst mee gediend. Het belang van de luchthaven voor de regio kan niet genoeg benadrukt worden, temeer omdat de stad en de regio een internationale stad/regio willen zijn. De luchthaven als open verbinding met de internationale wereld is daarbij van groot belang. De heer Ten Haaf roept de raadsleden op de gemeente en de provincie te steunen.

De heer **Hoogenboom** spreekt namens VVV/Maastricht Marketing en sluit zich geheel aan bij de vorige spreker. Het standpunt van VVV/Maastricht Marketing is dat zij voor de luchthaven is, zowel in het kader van de zakelijke reizigers als voor de instroom van toeristen. De luchthaven kan ook een dienende rol vervullen voor bijvoorbeeld de TEFAF. Voorts zit er groei in het inkomende toerisme. Een luchthaven is een onmisbaar onderdeel bij het positioneren van de stad als internationale universiteitsstad, zowel naar buiten toe als voor de eigen inwoners. Voor de uitgaande toeristen is het een kwaliteit van leven als er een luchthaven dichtbij is.

De heer **Renckens** is de initiatiefnemer van de Franciscusgroep. Hij merkt op dat het Vaticaan heel actief wil zijn op het gebied van milieu. De heer Renckens woont in Malpertuis en wordt tientallen keren per maand 's nachts rond een uur of vier wakker van de herrie van vliegtuigen van of naar vliegveld Beek. Hij pleit ervoor om, voordat er beslissingen worden genomen, eerst eens te handhaven, aangezien er tussen 24.00 uur en 06.00 uur niet gevlogen mag worden. Door handhaving zullen de mensen ook vertrouwen hebben in andere zaken.

Ten slotte wordt opgemerkt dat de mensen met de smalste beurzen niets hebben aan een tunnel in de A2, een Culturele Hoofdstad of het vliegveld Beek, maar wel aan hun nachtrust.

De heer **Vegt** spreekt namens de Natuur- en Milieufederatie Limburg. De vraag die voorligt is of de gemeenteraad een bijdrage wil leveren aan het openhouden en de groei van Maastricht Aachen Airport. De heer Vegt heeft sterk de indruk dat nee zeggen geen optie is. Er wordt niet gezocht naar alternatieven voor de werkgelegenheid. Maastricht heeft echter aangegeven een energieneutrale stad te willen zijn in 2030. De vliegbewegingen vinden niet vanuit of boven de stad plaats, maar wel in de provincie Limburg, die ook energieneutraal wil worden. Geld steken in een versterkte infrastructuur voor vliegverkeer is dan een beweging in de tegenovergestelde richting. De raad moet wel beseffen wat voor soort besluiten ze neemt. Er zal een omslag gemaakt moeten worden als je naar een samenleving wil

met minder CO₂-uitstoot en minder klimaatproblemen. De gemeenteraad zal durf moeten hebben om te besluiten het voorstel niet te steunen.

Voor het E,til-rapport zijn een aantal bedrijven geïnterviewd. Het aantal respondenten was 20%. De heer Vegt neemt aan dat dit de respondenten zijn die belang hebben bij het voortbestaan van de luchthaven. Hij vindt het extrapoleren van de onderzoeksgegevens geen juiste methode. Voorts meent de heer Vegt dat er in de regio voldoende vliegvelden zijn waarnaar en waarvandaan transport van en naar Maastricht goed geregeld kan worden.

De heer **Moors** spreekt namens het Maastricht Congres Bureau. Hij onderstreept dat de aanwezigheid en de activiteiten van de luchthaven van elementair belang zijn voor de regio, de stad en Limburg. Genoemd worden de TEFAF, internationale congressen en beurzen. Recentelijk zijn er stappen genomen om Maastricht internationaal op de kaart te zetten als congresbestemming. De asset van de luchthaven mag nu niet verdwijnen.

Limburg ziet zichzelf als een hub. Er komen veel producten voor het bedrijfsleven binnen op de luchthaven, die verder door de ECD's worden verspreid door Europa.

De heer **Oostwegel** zit hier als ondernemer en collega van een groot aantal hoteliers. Een luchtverbinding met Amsterdam vindt de heer Oostwegel van levensbelang voor het congresstoerisme en de hotelierie. Maastricht staat internationaal niet op de kaart. Het is een prachtige stad, maar je kunt er niet komen. Hiermee mist Maastricht 20 miljoen omzet per jaar en 300 à 400 banen, ook in de lagere arbeidsklasse. De verbinding met de hoofdstad Amsterdam is cruciaal, maar de Cityhopper is er niet meer. Als men in Maastricht wil zijn, dan moet men erheen kunnen vliegen, en niet via Luik, Keulen of Eindhoven. In het buitenland begrijpt men niet dat je eerst naar België of Duitsland moet om in Nederland een stad te kunnen bezoeken. De kracht van Maastricht is dat de stad, in buitenlands perspectief, niet groot is. Maastricht is een kleinschalige, kwalitatieve, veilige stad in vergelijking met wereldsteden. Grote en kleine internationale bedrijven komen graag naar Maastricht vanwege de Europese en centrale ligging.

Er moet een betrouwbare ondernemer gevonden worden die gaat vliegen tussen Amsterdam en Maastricht. De provincie zou dit kunnen faciliteren in de marketing. De verbinding met Amsterdam levert kwaliteit op. Wat betreft de milieubezwaren wordt opgemerkt dat als de congressen niet naar Maastricht komen, ze elders toch wel zullen plaatsvinden.

De heer **Mobers** is inwoner van Amby. Hij is dagelijks getuige van de dynamiek van het vliegveld.

Hij vraagt zich af of de gemeente dit avontuur aan moet gaan. In elk geval zal vooraf kritisch naar een aantal voorwaarden moeten worden gekeken.

De heer Mobers heeft de discussie over de luchthaven bij de provincie gevolgd. Hij heeft de indruk dat er veel open einden in het verhaal zitten. Het lijkt een tombola te worden. Er wordt veel geld in gestoken, maar het is de vraag of er ook kansen in zitten. Uit het rapport (en de vragen en antwoorden) blijkt dat bepaalde zaken nog niet of slechts beperkt onderzocht zijn. Gevraagd wordt of het verstandig is om aan te sluiten bij de provincie met deze risicovolle belegging. De heer Mobers vindt het raadsvoorstel eenzijdig. De andere kant van de medaille is niet inzichtelijk gemaakt.

De heer Mobers waarschuwt voor een bodemloze put. 16 juli volgend jaar is het enige moment waarop getoetst wordt, daarna is de bijdrage onomkeerbaar en is de gemeente verplicht dat de komende jaren te betalen.

Gevraagd wordt of de gemeente een exitstrategie heeft: een mogelijkheid om zich terug te trekken als er na 16 juli 2016 ontwikkelingen zijn die de gemeente niet bevallen.

In de huidige vergunning van de luchthaven is er geen enkel verband tussen de intensiteit van het vliegverkeer en de overlast die het kan veroorzaken of de veiligheidsrisico's. Er is een volumeafsprake gemaakt. Als men daarbinnen blijft, wordt voldaan aan de huidige vergunning. De heer Mobers wil dit verband opgenomen zien in de voorwaarden.

Er is een aantal toestellen dat onevenredig veel herrie maakt. Ze kunnen niet verbannen worden want het zijn luchtwaardige, goedgekeurde toestellen. Men zou aanvullende eisen kunnen stellen aan de overlast die een individueel toestel veroorzaakt.

Kennelijk zijn alle steden die niet binnen 30 km van een luchthaven liggen gedoemd om niet te floreren. Als dat het criterium is, moeten er een paar honderd vliegvelden bij in Nederland.

De heer **Van de Wiel** is algemeen directeur van het MECC Maastricht. Hij vindt dat het initiatief van harte ondersteund moet worden. De provincie en de gemeente hebben de handen ineen geslagen voor de exploitatie van het MECC. Recentelijk hebben beide partijen ook besloten om een

verantwoordelijkheid te nemen in vastgoed. MECC is de economische motor voor de provincie Limburg en de stad Maastricht.

De vraag ligt nu voor om 2 miljoen euro te investeren in de luchthaven, waarvan 1 miljoen bestemd is voor de marketing van het vliegveld.

Het MECC heeft vorig jaar 1 miljoen euro gemist in zakelijk toerisme. Voor de stad Maastricht betekent dit dat er 40 miljoen euro gemist wordt. Als het zakelijk toerisme een impuls krijgt, worden Limburg en Maastricht op de kaart gezet. De grootste opdrachtgever van MECC is gevestigd in Israël. Deze Professional Congress Organiser weet niet waar Maastricht ligt. Zij streeft hospitality na en wil mensen niet in een bus van Brussel naar Maastricht laten rijden. Kostentechnisch is het niet te doen en het is een vlag op een modderschuit.

Men heeft berekend dat als de congressen vervallen (en zonder luchthaven geen congressen en geen TEFAF), dat 45% van de hotels geen continuïteit meer hebben. Hetzelfde geldt voor de restaurants. De stad en de omgeving kunnen in stand worden gehouden met een luchthaven.

De heer **Van Beek** is inwoner van Maastricht en spreekt namens Milieudefensie Maastricht.

Hij hoort van veel sprekers het marktwerkingdenken en het denken in economische termen. Hij is CEO geweest van een grote multinational en weet dat economische voordelen erg belangrijk zijn. Hij vindt wel dat er een balans gezocht moet worden tussen het marktwerkingdenken enerzijds en het welzijn van de burgers anderzijds. Investeren in de luchthaven zal bijdragen aan nog meer luchtverontreiniging. De WHO meldt dat luchtverontreiniging veel slechter is voor de volksgezondheid dan gedacht wordt. De minister heeft om een nieuw onderzoek gevraagd naar de luchtverontreiniging rond Schiphol. Er is aanleiding om dat te doen.

De heer Van Beek is vaak bij bijeenkomsten geweest waarbij je vanaf de luchthavens ook nog moest reizen naar de bestemming. Hij denkt niet dat het een belangrijk punt is omdat Maastricht heel veel te bieden heeft.

Ten slotte vraagt de heer Van Beek zich af of Maastricht niet voor kwaliteit moet gaan in plaats van voor kwantiteit.

Wethouder **Aarts** geeft een globale reactie op de vragen en stelt voor alle (technische) vragen ook schriftelijk af te handelen.

De wethouder zou het jammer vinden als er een tegenstelling tussen milieu en economie wordt geschapen. De tegenstelling tussen "gezondheid en goed" en "ongezondheid en slecht" doet geen recht aan de werkelijkheid. Het milieu is juist gediend bij een grote economische groei en bloei. Als de economie goed ontwikkeld is, is het milieubeleid dat ook. De gezondheid van mensen lijdt onder werkloosheid, financiële zorgen en armoede. De wethouder gelooft niet dat de gezondheid erop vooruit gaat als het vliegveld gesloten wordt.

De wethouder merkt op dat deze discussie niet over het milieu gaat, maar over de regionale solidariteitsbijdrage aan een besluit dat de provincie al heeft genomen. De provincie gaat het vliegveld steunen en de gemeente wil met name bijdragen om het passagiersvervoer mogelijk te maken. Er zijn voorwaarden opgenomen in de aanbesteding die al loopt tussen de provincie en de vervoerders. Er zijn ook aparte voorschriften voor het milieu. Bij de aanbesteding wordt uitgegaan van de bestaande vergunningen.

Er is gevraagd waar de uitstoot effect zal hebben. Hoogte en windrichting zijn bepalende factoren voor de uitstooteffecten. De wethouder vindt dat deze discussie thuishoort bij de milieuvergunningen voor het vliegveld.

De overlast die de inwoners van Maastricht ervaren, zal overigens niet verdwijnen als er op een buitenlandse luchthaven wordt geland.

Er is niet naar alternatieven gezocht. Het raadsvoorstel is het antwoord op de vraag zoals deze door de provincie is gesteld, namelijk of het belang van de regionale economie zodanig is dat de steden in Zuid-Limburg een solidariteitsbijdrage willen leveren aan de luchthaven.

Er zijn vraagtekens gezet bij het rapport van E,til. Het rapport is op provinciaal niveau uitgebreid besproken en aanvaard. Het is een wetenschappelijk rapport.

Gevraagd werd ook of alles onderzocht is. De wethouder verwijst naar de bredere discussie die bij de provincie is gevoerd.

De vaste verbinding met Amsterdam is heel belangrijk. De gemeente erkende dit belang al eerder.

Gevraagd is of de belegging risicovol is. Er is echter geen sprake van beleggen. De provincie doet de aanbesteding. Er is een bedrijfsplan voor de komende tien jaar. De wethouder neemt aan verzekerd te zijn van ondersteuning. Voor het bedrijf dat de aanbesteding gegund krijgt, is het van belang zeker te zijn van de steun.

De wethouder vindt het absoluut geen bodemloze put, al is het niet ondenkbaar dat er na tien jaar problemen kunnen ontstaan. Een private partij tekent voor de komende jaren. Het is onomkeerbaar. Het uitzonderen van bepaalde vliegtuigen lijkt de wethouder oneigenlijk. Er zijn procedures voor milieuvergunningen.

De wethouder is van mening dat milieu en economie bij elkaar gebaat zijn.

Tweede termijn

De **Senioren Partij Maastricht** (Nelissen) zegt in de vorige sessie voldoende antwoord gekregen te hebben op haar vragen. De fractie ziet het economisch belang van Maastricht Aachen Airport en wil ook geen tegenstelling creëren tussen milieu en economie. Als het economisch goed gaat, gaat het in veel gevallen met de gezondheid ook goed. De luchthaven is ook van belang voor het MECC en de TEFAF.

GroenLinks (Krabbendam) vraagt aan de ondernemers of zij kunnen verklaren waarom er geen ondernemers opstaan om te investeren in de luchthaven.

Tegen de heer Moors zegt de fractie dat uit het E,til-rapport blijkt dat de luchthaven veel minder wordt gebruikt door ondernemers voor in- en uitvoer van producten. Daarbij is de luchthaven vaak de keuze van de mensen waarmee ze zakendoen. De meerderheid maakt gebruik van Amsterdam of Düsseldorf. Een derde deel van de overslag van de producten op de luchthaven is getruckte luchtvracht. Het wordt per vrachtwagen naar MAA vervoerd vanaf een andere luchthaven, de lading wordt overgeslagen en verlaat de luchthaven weer per vrachthaven. De fractie vraagt wat hiervan de waarde is voor de Limburgse economie.

De heer Oostwegel pleit voor een nieuwe lijnvlucht naar Amsterdam. Dit speelt al heel lang. De fractie vraagt hoe het komt dat dit niet wil lukken.

Er is een maximumaantal vluchten mogelijk. Aan de heer Mobers wordt gevraagd of het lage aantal klachten op dit moment te maken heeft met het feit dat er weinig vluchten zijn. Ook wordt gevraagd of men zich er in Amby van bewust is dat het aantal vluchten zal toenemen en daarmee ook de klachten.

Het **CDA** (Geelen) heeft de stukken van de Provinciale Staten doorgenomen en hoopt dat hier de lange bijdragen niet worden overgedaan.

De **VVD** (Severijns) zou de 40 miljard euro van de heer Zoet wel onderbouwd willen zien.

De **PvdA** (Godwin) zegt tegen de heer Oostwegel het belang in te zien van de verbinding met een internationale luchthaven. De heer Oostwegel spreekt consequent over Amsterdam, maar in de stukken staat "internationale luchthaven". Gevraagd wordt of de heer Oostwegel een speciale reden heeft om Amsterdam te noemen.

D66 (Wijnands) bedankt alle bezoekers en sprekers. De fractie denkt dat het op een win-winsituatie zal uitkomen ondanks de tegengestelde verhalen.

Derde termijn

De heer **Ten Haaf** zegt dat ondernemers niet financieel participeren in de luchthaven omdat deze uitdaging politiek gedragen moet worden door de gemeente en de provincie. Het zijn niet alleen de ondernemers die er voordeel bij hebben, maar de hele gemeenschap. De werkgelegenheid staat voorop en daar heeft iedereen belang bij. Het gaat bij de luchthaven om het algemeen maatschappelijk nut.

De heer **Renckens** nodigt wethouder Aarts uit om te komen logeren bij hem in Amby.

Hij heeft nog geen antwoord gekregen op zijn vraag over de handhaving.

De heer **Vegt** reageert op de gecreëerde tegenstelling tussen economie en milieu. Hij is van mening dat deze grootheden inhoudelijk niet met elkaar te vergelijken zijn. De ecologische voetafdruk van rijke landen is echter wel vele malen groter dan die van landen waar het economisch minder goed gaat. De gemeente gaat een bij uitstek vervuilende activiteit steunen. De vliegtuigen gaan op korte termijn echt niet schoner worden.

Het is van belang dat nagedacht wordt over een schone economie en dat men zich realiseert dat doorgaan met de oude economie niet kan.

De heer **Moors** zegt dat de ondernemers, de gemeente, de Health Campus en de campusstructuur Brightlands hebben aangegeven de ambitie te hebben om congressen naar de regio te halen, met als

essentiële troef een goede luchthaven die een verbinding heeft met een internationale stad of met Amsterdam.

Er zijn bedrijven die hun pakketten binnenkrijgen via MAA en deze distribueren in Europa.

De heer **Oostwegel** zegt dat Amsterdam en Frankfurt de twee belangrijkste luchthavens in Europa zijn met intercontinentale vluchten naar Azië en Zuid-Amerika. Amsterdam is de hoofdstad en de KLM maakt veel promotie voor Nederland.

Het bedrijfsleven doet overigens wel mee aan de luchthaven. De provincie gaat de exploitatie van de luchthaven overlaten aan het internationale bedrijfsleven. Hoteliers en de congres- en bedrijfssector zijn de belangrijkste suppliers van de luchtvaart. Ieder bed is een vliegtuigstoel.

Het is belangrijk een betrouwbare luchtshuttle naar Amsterdam te krijgen. Het bedrijfsleven zal dit op alle manieren ondersteunen. In het verleden gebeurde het wel dat een vlucht naar Maastricht werd gecancelled als het toestel nodig was voor een andere bestemming.

Mensen die Maastricht bezoeken, de zakenman, de congresganger of de bezoeker van de TEFAF, worden een ambassadeur van de stad, zij vertellen het door en komen terug. Het is goed voor de economie. Geen bedrijfstak in de wereld heeft zo'n groot multipliereffect op de economie als de hotelier. Iedereen leeft ervan. De hotelier streeft overigens ook voortdurend naar duurzaamheid.

Het **CDA** (Geelen) zegt dat de gemeenteraad binnenkort een uitgebreide sessie organiseert over het klimaat. Belangstellenden wordt gevraagd de agenda in de gaten te houden en de raad te helpen.

GroenLinks (Krabbendam) vraagt aan de heer Moors waarom Luik niet het alternatief kan zijn voor MAA. Het scheelt maar 6 minuten met de auto. Het zal voor de bezoekers uit Rusland en China geen probleem zijn.

De heer **Moors** zegt dat hij Nederland en Maastricht op de kaart wil zetten, niet Luik.

De heer **Vegt** merkt op dat de wethouder in zijn betoog sprak over de vriendschap tussen milieu en economie. De wethouder probeert deze twee echter zo ver mogelijk van elkaar vandaan te houden. Als de gemeenteraad akkoord gaat met de voorwaarden die in het voorstel staan, verspeelt zij de mogelijkheid om in een onderhandelingspositie te komen als het luchthavenbesluit genomen moet worden. De wethouder voorkomt dat economie en veiligheid aan elkaar gekoppeld worden. Over het E,til-rapport heeft de heer Vegt niet gezegd dat de inhoud kwalitatief niet juist zou zijn. Uit het stuk zelf en uit de antwoorden op de vele vragen blijkt echter dat er veel zaken niet in staan en dat er kanttekeningen geplaatst kunnen worden bij veel zaken die er wel in staan. Als je van deze twijfelachtigheden alle positieve kanten bij elkaar optelt, krijg je een wereldluchthaven, maar als je alle negatieve kanten optelt, is het drie keer niets. De gemeenteraad moet besluiten over 2 miljoen euro aan dit gokspelletje. De wethouder zegt dat de gemeente geen voorwaarden kan stellen omdat ze een relatief kleine bijdrage levert en dat de voorwaarden deel uitmaken van de onderhandelingsgesprekken. Deze vinden echter plaats buiten het zicht en de beïnvloedingssfeer van de gemeente.

De heer **Mobers** neemt aan dat er meer geklaagd gaat worden als er meer vluchten zijn. Het klagproces zit overigens weggestopt in de techniek. Je moet het kunnen vinden om er gebruik van te maken.

Misschien valt de overlast wel mee, maar een paar toestellen verstoren voortdurend het beeld. Binnen de huidige vergunning mag er overigens meer gevlogen worden dan er nu daadwerkelijk gevlogen wordt. Het referentiekader van de inwoners van Amby is het huidige aantal vluchten, maar niet het aantal dat is toegestaan.

De heer **Van Beek**, die ontwikkelingseconomie heeft gestudeerd, merkt op dat hij nog nooit heeft gehoord van het verband tussen gezondheid en economische bloei.

Milieudefensie is niet tegen ontwikkelingen, maar wel tegen gebaande paden. Niet elke stad heeft een luchthaven nodig. De nieuwe economie gaat over het leren omdenken. Het is wel belangrijk dat de hotelier gaat groeien.

Wethouder **Aarts** garandeert de heer Renckens dat, wanneer hij komt logeren, er geen enkel vliegtuig meer te horen zal zijn. Er zal echter natuurlijk gehandhaafd moeten worden.

De wethouder vindt de discussie over de economie en het milieu heel wezenlijk. De schone werkgelegenheid, zoals de hotelier en de dienstverlening, kan niet zonder basisinfrastructuur. Gezondheid en economie houden wel degelijk verband met elkaar. De gemiddelde leeftijd en de

gezondheid zijn enorm toegenomen in de westerse wereld. Hetzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. De wethouder denkt dat de ecologische voetafdruk niet verandert als de luchthaven gesloten wordt. Het zou ook een enorme werkloosheid tot gevolg hebben.

Bij de euregionale gedachte behoort een gelijk speelveld, waarbij alle luchthavens steun en faciliteiten moeten krijgen.

Voor geluidsoverlast en vliegbewegingen zijn procedures en vergunningen. De provincie is uitgegaan van de bestaande vergunning, waarin nog extra ruimte is om te vliegen. Discussies hierover moeten plaatsvinden waar ze thuishoren.

De wethouder heeft de vraag over het E,til-rapport begrepen als een vraag over de betrouwbaarheid van het rapport. Het is een wetenschappelijk verantwoord rapport.

De voorzitter constateert dat iedereen zijn vragen heeft kunnen stellen. Hij bedankt eenieder voor hun komst en bijdrage aan de discussie.

Voorgesteld wordt het onderwerp te agenderen voor de raadsronde op 26 mei.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.35 uur.

Maastricht, 12 mei 2015

Cobben
Secretaris

Mertens
Voorzitter