

Verslag vergadering CRO Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid 4 oktober 2017

Aanwezig: C. Degenaar, T. Zeguers, M. Millenaar, L. Ehlen, R. Lichtenberg, M. Duijvestijn,
P. Simons (voorzitter).

Verhinderd: R. Jense.

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom, in het bijzonder Marco Millenaar, die als opvolger van Simon Paul namens de Luchtverkeersleiding in de Werkgroep zitting neemt en meldt de verhindering van Robert Jense. Spreker memoreert een artikel in De Limburger van 2 oktober, waarin uitlatingen over de ontwikkeling van het klachtenpatroon MAA aan het Klachtenbureau worden toegeschreven terwijl de betreffende journalist geen contact heeft gehad met het Klachtenbureau noch met de voorzitter in zijn functie van Secretaris Stichtingsbestuur Klachtenbureau. Hij heeft verschillende keren geprobeerd de betreffende journalist om opheldering te vragen, maar deze houdt zich onbereikbaar en reageert niet op het verzoek om terug te bellen.

2. Verslag vergadering 1 juni 2017

Naar aanleiding van de presentatie van AVION training ziet Clemens Degenaar graag dat in het verslag wordt opgenomen dat de Werkgroep in het overleg heeft gevraagd om beperking van de hinder van circuitlesvluchten boven Meerssen door de bocht iets eerder in te zetten zodat de bebouwde kom van Meerssen wordt gemeden. De voorzitter antwoordt dat dit verzoek reeds als aandachtspunt in het klachtenkwartaalrapport is opgenomen, maar dat de verzochte zinsnede ook aan het verslag wordt toegevoegd. Marco Millenaar geeft aan dat Simon Paul direct na de vorige vergadering navraag heeft gedaan bij AVION training en daaruit is gebleken dat de vliegschool de voorgestelde procedure al zoveel mogelijk gebruikt.

Naar aanleiding van de schriftelijke terugkoppeling van de gesprekken met de klagers informeert Thom Zeguers of de geopperde verbeter suggesties voor de communicatie door MAA al onder de aandacht van MAA zijn gebracht. De voorzitter antwoordt dat hij dit heeft gedaan en dat dit ook in de aandachtspunten van de klachtenrapportage is opgenomen. Marco Millenaar vult aan dat het VFR verkeer op MAA overigens sinds 2015 is afgenomen. Met inachtneming van het bovenstaande stelt de vergadering het verslag vast.

3. Klachtenrapportage tweede kwartaal 2017

Om de leesbaarheid te vergroten wordt besloten op de bladzijden 3 en 4 van het rapport tussenkopjes toe te voegen. Onder de aandachtspunten wordt andermaal het belang van tijdige communicatie door MAA en vliegschool van lesvluchten in de avonduren benadrukt (planning communiceren op beider websites en liefst ook in huis-aan-huis bladen). Besloten wordt als aandachtspunt tevens op te nemen de hoeveelheid klachten en de behoefte aan informatie over proefdraaien gekoppeld aan het nadrukkelijk verzoek van de Werkgroep aan Provincie en/of MAA in de eerstvolgende CRO vergadering een en ander toe te lichten c.q. de gevraagde informatie te verschaffen.

De Werkgroep bespreekt de suggestie uit de CRO om de termen "klachten en klager" te vervangen door "meldingen en melders". Uit navraag bij andere CRO's in den lande is gebleken dat zowel de begrippen "klachten en klager" als "meldingen en melders" worden gebruikt. De Werkgroep acht het niet opportuun om in de lopende discussie en besluitvorming over het Luchthavenbesluit de terminologie aan te passen, met name omdat dit door klagers als een verkeerd signaal kan worden opgevat. De vergadering stelt de klachtenrapportage vervolgens vast en biedt ze ter vaststelling aan de CRO aan.

4. Extensieoverzicht tweede kwartaal 2017

Het extensieoverzicht geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

5. Schriftelijke klachten

WKH 17-011, brief van bewoners Herkenbosch over hinder naderingsroute MAA. De brief wordt beantwoord in de zin dat het verzoek om hoger over Herkenbosch te vliegen dan wel om de route te verleggen helaas niet kan worden ingewilligd. De voorgeschreven naderingsprocedure dient te worden gevolgd om een veilige landing op MAA te kunnen borgen en in de directe nabijheid bevinden zich verschillende andere routes van/naar andere luchthavens waarmee MAA verkeer niet mag interfereren, zodat verlegging van de route ook geen optie is.

WKH 17-012, brief van inwoner Maastricht over hinder van MAA verkeer (zowel grote toestellen als lesvliegtuigen) en onwenselijkheid van luchthaven MAA in verstedelijkt gebied. De brief wordt beantwoord onder verwijzing naar politiek bestuurlijke besluitvorming (inclusief draagvlak) over MAA en met vermelding van mogelijkheid klachten in te dienen in geval van hinder en de mogelijkheid van Klachtenbureau en CRO om in voorkomende gevallen (zoals verdenking overtreding regelgeving) bevoegd gezag voor toezicht en handhaving (= Ministerie IenM) in te schakelen.

6. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt. De voorzitter meldt dat de volgende vergadering begin 2018 plaatsvindt en dat tijdig een datumvoorstel (mede afhankelijk van eerste CRO vergadering in 2018) wordt voorgelegd. Hij dankt de leden voor de constructieve gedachtewisseling en sluit de vergadering.

PS 19oktober2017

Aan: de voorzitter van de CRO-MAA

Van: Jan Pas en Kees Schröer

Betreft: Verzoek om extra vergadering

Meerssen/Maastricht, 22-11-2017

In het door ons ontvangen schrijven van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 31 oktober 2017 inzake Geluidberekeningen Luchthavenbesluit Maastricht, waarvoor onze dank, staat de volgende passage vermeld:

‘Gezamenlijk is geconcludeerd dat naast snelheid ook zorgvuldigheid van cruciaal belang blijft, mede gezien de belangen en zorgen van omwonenden. Afgesproken is dat partijen in direct contact met elkaar staan om tot een gedragen oplossing te komen, waarbij zowel de belangen van de luchthaven als die van omwonenden worden afgewogen en waarbij de huidig vergunde gebruiksruimte randvoorwaardelijk blijft’.

Wij vragen ons af hoe daar het beste vorm aan te geven. De minister streeft er naar begin december de Kamer te informeren over de uitkomsten van de nieuwe berekeningen en haar vervolgstappen. Omdat het onwaarschijnlijk is dat haar eerste vervolgstappen pas na 22 februari, de datum van de eerstvolgende bijeenkomst van de CRO zal plaats vinden, verzoeken wij u een extra vergadering uit te roepen zodra de Minister de Kamer geïnformeerd heeft, op een datum die spoort met het door de Minister uitgezette traject.

Hoogachtend,

Jan Pas en Kees Schröer, vertegenwoordigers NMFL in de CRO-MAA



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

de leden van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven
Maastricht
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

P. Turfboer
Senior-beleidsmedewerker
luchthavenontwikkeling

M +31(0)6-54983963
Nelleke.Turfboer@minienm.nl

Datum 24 november 2017
Betreft Afloop termijn voorzitter Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Maastricht

Ons kenmerk

IENM/BSK-2017/286346

Bijlage(n)

1

Geachte leden,

Op 1 januari a.s. loopt de benoemingstermijn van de huidige voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht (CRO MAA), de heer Meijers, af. Conform artikel 8.75, juncto 8.59 Wet luchtvaart benoemt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor de periode daarna wederom een onafhankelijk voorzitter voor een periode van vier jaren.

Ik wil u hierbij verzoeken mij hierin te adviseren en een kandidaat voor te dragen. Ik heb de secretaris van de CRO MAA gevraagd om in dit proces het voortouw te nemen.

Een profielschets voor de te benoemen voorzitter treft u aan als bijlage bij deze brief. Ik vind het belangrijk dat de kandidaat op breed draagvlak binnen de CRO MAA en de omgeving kan rekenen. Ik attendeer u erop dat herbenoeming van de huidige voorzitter eenmalig mogelijk is voor ten hoogste vier jaar.

Zodra u een voordracht heeft gedaan zal er een gesprek plaatsvinden tussen een afvaardiging van het ministerie en de beoogd kandidaat. Na een positieve beoordeling zal hij/zij intern voor benoeming aan de Minister worden voorgedragen.

Ik wil u verzoeken om zo spoedig als mogelijk met een voordracht te komen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR LUCHTVAART,


Dhr. Drs. R.W. Huyser

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
2017Z14749

Kenmerk
IENM/BSK-2017/275612

Datum 5 december 2017
Betreft Antwoorden op kamervragen over Maastricht Aachen
Airport

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid
Dijkstra (VVD) over de luchthaven Maastricht Aachen Airport.

Vraag 1.

Kent u het artikel "Vliegveld Maastricht profiteert niet van overvol Schiphol"? ¹

Antwoord 1.

Ja.

Vraag 2.

In hoeverre is, gelet op uw brief van 31 oktober 2017, een spoedige oplossing
binnen bereik, zodat ook volle vrachtvliegtuigen gebruik kunnen gaan maken van
de volledige startbaan van Maastricht Aachen Airport (MAA)? Welke
belemmeringen zijn er nog?²

Antwoord 2.

Voor het antwoord hierop verwijs ik u naar mijn kamerbrief van heden waarmee
uw Kamer geïnformeerd wordt over de uitkomsten van de nieuwe
geluidberekeningen, de gevolgen voor de procedure van het Luchthavenbesluit
Maastricht en mijn besluit over het gebruik van de volledige beschikbare
baanlengte van 2.750 meter voor startend vrachtverkeer op de korte termijn.

Vraag 3

Wat is uw visie op het uitwijken van luchtvrachtmaatschappijen die nu naar
andere omliggende luchthavens gaan, zoals bijvoorbeeld Luik, Brussel en
Frankfurt, in plaats van gebruik te maken van MAA? Wat betekent dit voor
luchtvracht en voor de werkgelegenheid in de regio, de groeiomogelijkheden van
MAA en de eventuele opvang van huidige vrachtluchten vanaf het overvolle
Schiphol?

¹ Website EenVandaag, 2 november 2017 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/vliegveld-maastricht-profiteert-niet-van-overvol-schiphol/>)

²) Kamerstuk 31 936, nr. 424

Antwoord 3.

Ik betreur dat luchtvrachtmaatschappijen mogelijk andere keuzes maken vanwege het feit dat Maastricht Aachen Airport op dit moment nog geen gebruik kan maken van de volledige baanlengte voor startend vrachtverkeer.

Vanuit het Rijk wordt het belang van de luchtvrachtsector voor Maastricht Aachen Airport en de regionale economie erkend. Dit is ook een belangrijke overweging van het vorige kabinet geweest om in te stemmen met het Luchthavenbesluit Maastricht dat het gewenste baangebruik mogelijk maakt. Alhoewel de huidige gebruiksvergunning nog een aanzienlijke groei ruimte biedt, zal het toestaan van dit baangebruik de luchthaven aantrekkelijker maken, omdat vrachtvliegtuigen daarmee een grotere non-stop afstand vliegen en/of meer vracht kunnen meenemen.

In de recente discussie over de slotschaarste voor vracht op Schiphol is de luchthaven ook nadrukkelijk genoemd als mogelijk alternatief voor een deel van de vracht op Schiphol. Dat heeft onder andere tot de afspraak geleid dat de luchthaven te samen met de luchtvrachtsector verkent in hoeverre zij een oplossing biedt om de vrachtmarkt voor Nederland te behouden en waar mogelijk te versterken.

De urgentie is mij dus volstrekt helder. Bovenstaande overwegingen, naast de belangen van de omgeving, hebben meegewogen in mijn besluit over het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte voor de korte termijn. Ik verwijs u voor de verdere toelichting op mijn besluit naar mijn brief van heden aan de Kamer.

Vraag 4.

Kunt u meer zeggen over de belanghebbenden, de verdeling van verantwoordelijkheden en de rollen in dit dossier?

Antwoord 4.

In dit dossier is het Rijk het bevoegd gezag voor wat betreft (de vaststelling en wijziging van) het Luchthavenbesluit aangezien de luchthaven Maastricht een luchthaven van nationale betekenis is. Voor luchthavens van nationale betekenis wordt het Luchthavenbesluit bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. De voordracht hiertoe wordt gedaan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Naast het Luchthavenbesluit moet de luchthaven Maastricht ook beschikken over een veiligheidscertificaat. Dit wordt verleend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra B.V. is de aanvrager van het Luchthavenbesluit. Deze B.V. is opgericht door de provincie Limburg (100 % aandeelhouder) nadat de provincie in 2014 de luchthaven heeft overgenomen en is verantwoordelijk voor het beheer van de luchthaveninfrastructuur en het concessiecontract. Per 1 juli 2016 is de exploitatie van de luchthaven in concessie uitgegeven aan Trade Centre Global Investments B.V. (TCGI) onder de naam Maastricht Aachen Airport B.V.

Verder verwijs ik u naar de kamerbrief van heden over het Luchthavenbesluit Maastricht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENM/BSK-2017/275612

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



Commissie Regionaal Overleg
luchthaven Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht
+31 (0) 629543601
info@cro-maastricht.nl
www.cro-maastricht.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directeur Luchtvaart
De heer drs. R.W. Huyser
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

Maastricht, 7 december 2017

Ons nummer: CRO 17-086

Onderwerp: voordracht herbenoeming voorzitter Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht

Geachte heer Huyser,

In antwoord op uw brief van 24 november 2017, uw kenmerk IENM/BSK-2017286346, inzake afloop termijn voorzitter Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht, kan ik u als volgt berichten. Binnen de Commissie is breed draagvlak voor herbenoeming van de huidige voorzitter, de heer Meijers. Gelet hierop draag ik hierbij de heer H. Meijers voor herbenoeming als voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht voor een periode van vier jaren aan u voor. In afwachting van uw bericht verblijf ik inmiddels,

Met vriendelijke groet,

Mr. P. Simons
Secretaris

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**859**

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Laçin** (SP) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het MAA-besluit* (ingezonden 11 december 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 januari 2018).

Vraag 1

Bent u bereid de berekeningen naar de effecten van de nieuwe invoergegevens voor de geluidcontouren en de grenswaarden in de handhavingpunten uit het Luchthavenbesluit naar de Kamer te sturen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 1

Ja, daar ben ik toe bereid. Zoals ik in mijn brief van 5 december 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 429) heb aangegeven zal ten behoeve van de wijzigingsprocedure van het Luchthavenbesluit de door de luchthaven opgestelde m.e.r.-beoordelingsnotitie worden geactualiseerd. De nieuwe invoergegevens, de validatie daarvan en de berekeningen die daarmee worden gedaan vormen hier onderdeel van. De nieuwe versie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie zal getoetst worden door de Commissie voor de m.e.r.

In de wijzigingsprocedure wordt het ontwerp wijzigingsbesluit in voorhang aan het parlement aangeboden en ter inzage gelegd. Daarbij wordt ook de nieuwe m.e.r.-beoordelingsnotitie gevoegd. Belanghebbenden krijgen de gelegenheid hierop een zienswijze in te dienen.

Vraag 2

Zijn de gevolgen van het besluit om meer vrachtverkeer vanuit Maastricht Aachen Airport (MAA) te vliegen in kaart gebracht, niet alleen voor het vliegveld maar ook voor de omgeving, zoals toerisme en horeca, kwaliteit van de leefomgeving en het woongenot van omwonenden?

Antwoord 2

Bij de aanvraag van het Luchthavenbesluit zijn een m.e.r.-beoordelingsnotitie en een economische onderbouwing ter onderbouwing bijgevoegd waarin op deze aspecten wordt ingegaan. In het Verantwoordingsdocument waarin op alle ingediende zienswijzen een reactie wordt gegeven en in de toelichting op

het Luchthavenbesluit komen deze aspecten ook nadrukkelijk aan de orde en welke afweging hierover heeft plaatsgevonden.

Vraag 3

Is er een berekening gedaan van de planschade die de omwonenden lijden als gevolg van de ingebruikname van de stopway?

Antwoord 3

Op voorhand is niet aan te geven of en zo ja welke schade optreedt als gevolg van de ingebruikname van de 2.750 meter baan voor startend vrachtverkeer. Belanghebbenden kunnen een verzoek voor schadevergoeding indienen. In beginsel zullen alle schadeclaims worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014¹. Hierin is uitgewerkt hoe de procedure van een schadeverzoek verloopt, hoe de schade wordt bepaald en welke criteria hierbij worden gehanteerd.

Vraag 4

Is er een voorziening daartoe getroffen door de daartoe aangewezen overheid?

Antwoord 4

Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van de bezwaren vanuit de gemeenten Meerssen, Vaals en Gulpen-Wittem met betrekking tot de plannen voor vrachtverkeer vanaf MAA? Kunt u de Kamer laten weten op welke manier hun bezwaren zijn meegenomen in de belangenafweging?

Antwoord 5

Ja, daarvan ben ik op de hoogte. De gemeente Meerssen heeft een zienswijze ingediend op het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht welke is meegewogen in het vastgestelde, maar aangehouden Luchthavenbesluit. In het Verantwoordingsdocument dat een reactie bevat op alle ingediende zienswijzen op het ontwerp Luchthavenbesluit en welke inmiddels openbaar is gemaakt wordt ingegaan op de zienswijze van de gemeente Meerssen. De gemeenten Vaals en Gulpen-Wittem hebben geen zienswijze op het ontwerpbesluit ingediend, maar in oktober 2017 een brief gestuurd waarin zij kortweg hun zorgen kenbaar maken over de gevolgen van de groei van het (vracht)verkeer voor de leefomgeving en het toerisme in Zuid-Limburg. Conform het verzoek van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat doe ik u hierbij een afschrift toekomen van het antwoord op deze brief.² Verder verwijst ik u naar het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Wanneer zal de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) een advies uitbrengen over de milieueffectrapportage (m.e.r.) met de aangepaste berekeningen?

Antwoord 6

Het gaat om een actualisatie van de eerder door de luchthaven opgestelde m.e.r.-beoordelingsnotitie (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 368) in een nieuwe notitie. Daarin zullen de milieueffecten met de aangepaste berekeningen in kaart worden gebracht. Zodra deze nieuwe m.e.r.-beoordelingsnotitie is afgerond – naar verwachting het eerste kwartaal van 2018 – zal deze voor advies worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.

Vraag 7

Is getoetst welke gevolgen het besluit om MAA open te stellen voor vrachtverkeer heeft voor de luchtvervuiling in de regio? Zo ja, zijn hierbij naast de extra vliegtuigemissies ook de emissies van het extra wegverkeer

¹ *Stcr.* 2014, 16584.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

van en naar het vliegveld meegenomen? Wat zijn hierbij de bevindingen geweest? Zo nee, bent u bereid deze toetsing alsnog uit te voeren?

Antwoord 7

Ja. Voor de beoordeling van de effecten van het voorgenomen gebruik met de 2.750 meter baan is in de m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van de aanvraag van het Luchthavenbesluit gebruik gemaakt van eerder uitgevoerd luchtkwaliteitsonderzoek. Daarbij is de bijdrage van omringende industrie en alle andere bronnen in de omgeving (waaronder ook het verkeer op de A2 na ingebruikname van de tunnel in Maastricht) volgens de meest recente inzichten opnieuw geëvalueerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de informatie uit de NSL-monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl). Zoals in de m.e.r.-beoordelingsnotitie is aangegeven zijn de conclusies uit het eerder uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek op basis van deze nieuwste inzichten herbevestigd. Dat betekent dat MAA een bijdrage levert van enkele $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen. De grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen worden niet overschreden. In de actualisatie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie zal worden beoordeeld of herstel van de foutieve invoergegevens voor de geluidberekeningen invloed heeft op de effecten op het gebied van luchtkwaliteit. De verwachting is dat dit niet het geval is.

Vraag 8

Klopt het dat tijdens informatiebijeenkomsten voor omwonenden in juni 2016 over de toename van het aantal vliegbewegingen van het groot vliegverkeer per dag aantallen zijn gepresenteerd, waarbij de toename minder dan de helft is van de aantallen genoemd in de aanvraag van het luchthavenbesluit richting ministerie?

Antwoorden 8

Er zijn in juni 2016 twee informatiebijeenkomsten georganiseerd door MAA, de provincie Limburg, de gemeenten Meerssen en Beek en de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht gezamenlijk. Dit hebben zij gedaan in aanloop naar de aanvraag van het Luchthavenbesluit door de luchthaven bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De luchthaven heeft hierbij inzicht heeft gegeven in haar ambitie voor de komende 10 jaar en het daarbij voorziene aantal vliegtuigbewegingen op jaarbasis. Deze jaaraantallen zijn vervolgens opgenomen in de aanvraag van het Luchthavenbesluit en uitgangspunt geweest van de onderliggende berekeningen en het ontwerp Luchthavenbesluit dat ter inzage is gelegd en ter voorhang aan uw Kamer is aangeboden.

De luchthaven heeft aangegeven dat er tijdens deze informatiebijeenkomsten ook is gesproken over de vertaling van deze jaaraantallen naar mogelijke aantallen vliegtuigbewegingen per dag. Bij deze vertaling naar vliegtuigbewegingen per dag door de luchthaven is mogelijk een misverstand ontstaan. Zoals hiervoor aangegeven spelen dagaantallen bij het vaststellen van het Luchthavenbesluit geen rol. Jaaraantallen zijn hierbij uitgangspunt. Zie verder het antwoord op vraag 10.

Vraag 9

Klopt het dat tijdens die bijeenkomst ook is uitgesproken dat bij volledige benutting van het luchthavenbesluit de jaargemiddelde geluidbelasting van de langere startbaan in combinatie met minder vliegtuigen lager zal zijn dan bij volledige benutting van de omzettingsregeling?

Antwoord 9

Ja, dat heeft de luchthaven aangegeven.

Vraag 10

Deelt u de mening dat hiermee de omwonenden wat betreft de te verwachten toename van de overlast als gevolg van de beoogde groei van het vliegveld op het verkeerde been zijn gezet? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 10

In de procedure voor het Luchthavenbesluit is gecommuniceerd dat jaaraantallen vliegtuigbewegingen uitgangspunt zijn. Dit heeft ermee te maken dat met een Luchthavenbesluit een algemene milieugebruiksruimte wordt vergund welke berekend wordt op basis van een zogenaamde invoerset met jaaraantallen vliegtuigbewegingen, conform het rekenvoorschrift voor geluid uit de Regeling burgerluchthavens. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is dit aangegeven. Op basis van de jaaraantallen zoals aangegeven in de aanvraag van het Luchthavenbesluit zijn de berekeningen uitgevoerd ten behoeve van deze m.e.r.-beoordelingsnotitie. Deze aantallen zijn ook in de toelichting op het Luchthavenbesluit opgenomen en hierover is de omgeving op verschillende wijzen en via verschillende media geïnformeerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zo worden de jaaraantallen genoemd in de toelichtende tekst op de speciale webpagina over het Luchthavenbesluit Maastricht van de Directie Participatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Verder zijn deze jaaraantallen opgenomen in de kennisgeving over het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht die in de Staatscourant en diverse regionale bladen is geplaatst. Deze jaaraantallen zijn ook gepresenteerd op de informatiebijeenkomst over het ontwerp Luchthavenbesluit welke op 17 december 2016 heeft plaatsgevonden.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het indienen van een zienswijze medebepaald wordt door de informatie die direct in de openbaarheid aan betrokken inwoners is verstrekt? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 11

Ja, dat is ook de reden dat in de communicatie vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het aangevraagde Luchthavenbesluit is aangegeven van welke jaaraantallen vliegtuigbewegingen hierbij is uitgegaan. Vragen op dit terrein zijn beantwoord in het Verantwoordingsrapport dat inmiddels aan de indieners van zienswijzen is aangeboden.

Vraag 12

Deelt u de mening dat er daarom nieuwe, juiste informatie aan omwonenden moet worden verstrekt en dat er een nieuwe periode voor indienen van een zienswijze moet komen? Zo ja, op welke wijze en op welke termijn gaat u dit uitvoeren? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 12

Nee. Zie mijn antwoord op vraag 10.

Vraag 13

Herinnert u zich uw brief aan de Kamer d.d. 31 oktober 2017 waarin u het volgende schrijft:
«Gezamenlijk is geconcludeerd dat naast snelheid ook zorgvuldigheid van cruciaal belang blijft, mede gezien de belangen en zorgen van omwonenden. Afsproken is dat partijen in direct contact met elkaar staan om tot een gedragen oplossing te komen, waarbij zowel de belangen van de luchthaven als die van omwonenden worden afgewogen en waarbij de huidig vergunde gebruiksruimte randvoorwaardelijk blijft»³ Waarom bent u deze afspraak niet nagekomen ten opzichte van andere partijen dan de Provincie Limburg en MAA?

Antwoord 13

Met de oplossing met betrekking tot het gebruik van de 2.750 meter baan door MAA zijn de belangen van alle partijen, ook van omwonenden, afgewogen. Naar mijn mening is een juiste balans gevonden tussen de economische belangen van de luchthaven en de vrachtsector enerzijds en de zorgen en belangen van omwonenden anderzijds. Zoals in de brief aan de Tweede Kamer van 5 december 2017 is aangegeven is de voornaamste overweging om hiertoe te besluiten, dat de overwegingen zoals eerder zijn

³ Kamerstuk 31 936, nr. 424.

geschetst richting uw Kamer bij het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht nog steeds overeind staan: het aangevraagde gebruik met de beschikbaarheid van de 2.750 meter baan blijft passen binnen de huidige gebruiksruijnte waarover de luchthaven op grond van de huidige gebruiksvergunning reeds beschikt.

Mede in het belang van en vanwege de zorgen van de omgeving is in de tijdelijke beleidsregel⁴ als belangrijke voorwaarde opgenomen dat de luchthaven binnen de huidige gebruiksruijnte blijft opereren. Ook zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van veiligheid. Ten aanzien van de veilige operatie op de luchthaven heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport aan de luchthaven een nieuw veiligheidscertificaat verstrekt.

Vraag 14

Bent u bereid het door u te nemen luchthavenbesluit daartoe uit te stellen om aldus het vertrouwen van omwonenden in een rechtvaardige behandeling van hun belangen en opvattingen te herstellen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 14

Ik deel niet de conclusie dat sprake zou zijn van een onrechtvaardige behandeling van belangen en opvattingen. Van uitstel van het Luchthavenbesluit om die reden is geen sprake. Zoals eerder geschetst zal wel een wijzigingsprocedure gestart worden voor het Luchthavenbesluit in verband met het herstellen van de geconstateerde fouten in de invoergegevens voor de geluidberekeningen. Daarna staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In de procedure van het wijzigingsbesluit bestaat bovendien de mogelijkheid voor omwonenden om een zienswijze in te dienen op het ontwerp wijzigingsbesluit.

⁴ *Stcrt.* 2017, 72176

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

De Colleges van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Gulpen-Wittem en van de gemeente Vaals
Postbus 450
6290 AL VAALS

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Datum 11 januari 2018
Betreft Luchthaven Maastricht Aachen Airport

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4702

Uw kenmerk
U.17.03722

Geachte Colleges,

U heeft mij een brief gestuurd (kenmerk U.17.03722) waarin u uw zorgen uit over de gevolgen van de 'verlenging' van de landingsbaan van Maastricht Aachen Airport (MAA) en de daarmee samenhangende toename van het (vracht)verkeer. De verwachte toename van de geluidsoverlast brengt naar uw mening de leefbaarheid in het geding en vormt een bedreiging voor de toeristische economie en daarmee het kwetsbare sociale evenwicht in uw gemeenten.

Ten aanzien van de besluitvorming op de aanvraag tot het Luchthavenbesluit die Maastricht Aachen Airport Beheer en Infra BV (hierna MAABI BV) op 31 oktober 2016 bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ingediend, merk ik het volgende op. Met deze aanvraag heeft de luchthaven gevraagd toe te staan dat startend vrachtverkeer de volledige aanwezige baanlengte van 2.750 meter kan gebruiken, oftewel de verlenging' van de landingsbaan' waar u in uw brief op doelt. Het afgelopen jaar is hiertoe een wettelijke procedure gevolgd. In dit kader is onder andere advies gevraagd aan de commissie voor de m.e.r. in verband met de beoordeling van de milieueffecten (m.e.r.-beoordelingsnotitie) en is er voor belanghebbenden de mogelijkheid geweest om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit. In het kader van deze procedure van het Luchthavenbesluit heeft vervolgens besluitvorming over de aanvraag plaatsgevonden op grond van een zorgvuldige afweging van belangen. Hierbij zijn de aspecten leefomgeving, gezondheid en economie (waaronder toerisme) meegenomen.

Voor de volledige en actuele informatie over het Luchthavenbesluit Maastricht verwijs ik u naar de speciale webpagina van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierover (www.platformparticipatie.nl/luchthavenmaastricht) waarop u ook alle relevante documenten kunt vinden.

Ik heb kennis genomen van de brief die de provincie Limburg op 10 november 2017 aan uw Colleges heeft verzonden inzake de leefbaarheid in uw gemeenten en het toerisme. De provincie heeft aangegeven net als u de toeristische sector van groot belang te achten. In de brief geeft de provincie aan niet te verwachten dat de toeristische sector een belemmering zal ondervinden van het bestaan van MAA. Daarbij wordt gewezen op het feit de (milieu-) effecten voor de omgeving met het gewijzigde gebruik niet groter worden ten opzichte van de (milieu-)

effecten van het huidig toegestane gebruik. Ook is aangegeven dat bij het provinciale besluit om MAA over te nemen en te behouden voor de economie van Limburg en Nederland de signalen vanuit de hotelbranche in Zuid-Limburg zijn meegenomen dat het behoud van MAA een positieve bijdrage levert aan de toeristische sector in Zuid-Limburg (onder andere congretoerisme en TEFAF).

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4702

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga