

CRO 15-055

Aan: Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht

Van: Commissiewerkgroep Luchthavenbesluit

Datum: 12 november 2015

Onderwerp: Tussenrapportage werkgroep

Inleiding

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht heeft in juni 2015 besloten advies uit te brengen aan de staatssecretaris van I&M (=bevoegde gezag) over het op te stellen Luchthavenbesluit (LHB) voor de luchthaven Maastricht. Het LHB is te beschouwen als een vergunning op grond van de Wet luchtvaart, die elke luchthaven nodig heeft om als luchthaven te opereren. Het LHB treedt in de plaats van de huidige Omzettingsregeling (ook vergunning besluit I&M) voor MAA, omdat op basis van nieuwe wetgeving voor grotere luchthavens een LHB moet worden vastgesteld.

Om het advies van de CRO voor te bereiden, heeft de Commissie uit haar midden een werkgroep ingesteld. In de werkgroep hebben zitting B&W van de gemeenten Beek en Meerssen, een lid vanuit de omwonenden van de luchthaven en een lid vanuit de op de luchthaven gevestigde bedrijven. De directeur van MAA woont als adviseur/deskundige de werkgroep vergaderingen bij. De secretaris van de CRO is voorzitter/secretaris van de Werkgroep.

Positie Commissie Regionaal Overleg

De CRO luchthaven Maastricht is door de minister van I&M begin 2014 ingesteld evenals CRO's voor andere grote burgerluchthavens (Schiphol, Rotterdam, Groningen, Lelystad). De CRO heeft als taak "om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen". Minister/staatssecretaris van I&M achten draagvlak in de regio voor de ontwikkeling van een luchthaven essentieel. Daarbij speelt de CRO een belangrijke rol. In de CRO zijn alle partijen, die relevant zijn voor dit draagvlak vertegenwoordigd. In de oude regelgeving (de zogenaamde Aanwijzingsbesluiten op basis van de Luchtvaartwet) was voorzien in een separaat bestuurlijk overleg van de verantwoordelijke minister/staatssecretaris met Colleges B&W van de betrokken gemeenten en met GS over het voorgenomen besluit om bestuurlijk draagvlak in de regio te creëren. In de nieuwe regelgeving is in dit separate bestuurlijk overleg niet meer voorzien. Bestuurlijk commitment van gemeenten/provincie voor het luchthavenbesluit vindt nu via de CRO plaats.

Procedure Luchthavenbesluit en advies werkgroep

Voor zover nu (12november2015) kan worden voorzien is het ministerie van I&M voornemens begin 2016 het ontwerp-LHB op te stellen. De input daarvoor in de zin van een aantal benodigde onderzoeken, dient door de exploitant te worden aangeleverd. Het betreft in grote lijnen onderzoeken naar de milieueffecten en naar de economische onderbouwing van de voorgenomen exploitatie/het businessplan. De werkgroep constateert dat deze onderzoeken op dit moment (12 november 2015) nog niet beschikbaar zijn. Zij heeft vernomen dat de verschillende onderzoeken in de periode medio november tot begin december worden afgerond en aan de staatssecretaris van I&M worden aangeboden.

Aan de werkgroep is toegezegd dat de onderzoeken (zodra afgerond) ook aan de werkgroep ter beschikking worden gesteld. I&M laat vervolgens een contraexpertise van de onderzoeken uitvoeren en stelt een ontwerp-luchthavenbesluit op. Op dit besluit is de procedure van de Algemene wet

bestuursrecht van toepassing (ontwerp ter inzage, zienswijzen, vaststellen besluit, beroep).
Vooralsnog gaat I&M uit van vaststellen LHB direct voor of direct na zomerreces 2016.

De werkgroep was voornemens haar advies over het luchthavenbesluit op 26 november aan de CRO voor te leggen. Omdat de door I&M gehanteerde planning en die van de genoemde onderzoeken enigszins uitlopen en daarmee ook de door I&M uit te voeren contraexpertise, acht de werkgroep het nu niet mogelijk een verantwoord advies te formuleren. Zij acht de uitkomsten van de genoemde onderzoeken en de resultaten van de I&M contraexpertise onontbeerlijk om tot een weloverwogen advies aan de commissie te komen.

Vooralsnog gaat de werkgroep ervan uit dat zij kort voor of kort na het kerstreces de beschikking zal hebben over de contraexpertise van I&M. Ervan uitgaande dat deze termijn wordt gehaald zal de werkgroep medio januari haar advies aan de commissie kunnen afronden. Daartoe heeft zij reeds voor medio december en medio januari een vervolgoverleg gepland.

Inhoudelijke aandachtspunten advies werkgroep

Gelet op het bovenstaande komt de werkgroep nog niet met een afgerond advies.

Niettemin acht zij het in de rede te liggen dat de algemene lijn van het CRO advies de balans dient te beklemtonen tussen enerzijds de (economische) ontwikkeling van de luchthaven en anderzijds de effecten op leefbaarheid, milieu en gezondheid in de omgeving.

De werkgroep tekent hierbij aan dat de onderzoeken naar de effecten van geluid, externe veiligheid, stikstofdepositie etc. weliswaar een beeld kunnen schetsen van de effecten op leefbaarheid, maar dat daarbij ook andere zaken een rol spelen. Zij denkt daarbij zoal aan spreiding van vliegbewegingen (vracht- en eventueel ook passagierstoestellen) over de dag (voorkomen van clustering in een beperkt aantal uren) en aan flexibele tariefstelling zodat meer luidruchtige bewegingen duurder zijn dan stillere toestellen en zodat veel lesvluchten in een kort tijdsbestek (binnen 1 of 2 uur) worden beperkt/vermeden ("vervuiler betaalt").

Elementen die bij die balans een rol spelen en die naar het oordeel van de werkgroep dan ook als aandachtspunten voor het advies van de commissie worden geformuleerd:

1. Draagvlak in de omgeving is essentieel voor (verdere) ontwikkeling luchthaven;
2. Gebruik startbaan van 2750 meter in afwijking van het huidige 2500 meter gebruik met name voor het accommoderen van (grote) vrachttoestellen, waarbij de exacte ligging/omvang van de nog te berekenen geluid- en externe veiligheid contouren relevant is voor het standpunt van de commissie;
3. Wenselijkheid of noodzakelijkheid van een Milieueffectrapportage. De luchthaven en de provincie zijn van oordeel dat gelet op de letter van de wet een MER niet nodig is. I&M heeft hierover nog geen finaal standpunt ingenomen. De CRO zou haar visie kunnen geven over de wenselijkheid van een MER, ook in het geval dat dit juridisch niet noodzakelijk is;
4. Voor het geval dat de nog lopende onderzoeken uitwijzen dat de nieuwe geluid- en externe veiligheid contouren passen binnen de door Provinciale Staten als leidend aangeduide contouren (=de contouren behorend bij de huidige Omzettingsregeling) en er dus nog ruimte is om de contouren verder "vol te vliegen", kan de CRO zich beraden of dit wenselijk is mede in het licht van het verwerven van draagvlak in de omgeving voor de ontwikkeling van de luchthaven.
5. Communicatie met de omgeving, mede in verband met punt 1. De werkgroep acht dit een zeer relevant aandachtspunt. Het luchthavenbesluit en de effecten daarvan zullen met de omgeving moeten worden gedeeld alvorens daadwerkelijk op basis van het nieuwe luchthavenbesluit gaat worden gevlogen (medio-eind 2016). Met name belangrijk hierbij is dat

de huidige milieugrenzen (geluid en externe veiligheid contouren) weliswaar niet worden opgerekt, maar deze worden nu (anno 2015) lang niet “volgevlogen”.

Het businessplan/voorgenomen gebruik dat als grondslag voor het LHB dient, voorziet naar verwachting in een meer “volvliegen” van deze contouren: er gaat dus meer vliegverkeer komen dan op dit moment en mogelijk ook meer feitelijke hinder voor de omgeving dan nu het geval is. Opgemerkt wordt dat niet alleen de hinder van vliegverkeer, maar ook die als gevolg van meer vrachttransport over de weg kan toenemen.

De werkgroep tekent hierbij aan dat voor alle hierboven onder 1-5 genoemde punten de resultaten van de in opdracht van MAA lopende onderzoeken en die van de contraexpertise van I&M relevant zijn en dus worden meegenomen bij het formuleren van het finale werkgroep advies aan de commissie.