

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

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4677

Uw kenmerk
2017Z17578

Bijlage
1

Datum 11 januari 2018
Betreft Kamervragen inzake MAA-besluit

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door de leden Kröger (Groen Links), Laçin (SP) en Van Raan (PvdD) over het MAA-besluit. Tevens doe ik u conform het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een afschrift toekomen van de reactie op de brief van de gemeente Gulpen-Witterm en Vaals over het Luchthavenbesluit Maastricht waar in deze Kamervragen ook naar verwezen wordt.

Vraag 1.

Bent u bereid de berekeningen naar de effecten van de nieuwe invoergegevens voor de geluidcontouren en de grenswaarden in de handhavingspunten 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.

Verder verwijs ik u naar het antwoord op vraag 2.

¹ Stcrt. 2014, 16584.

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4677

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 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4677

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 er mee 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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4677

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 (Kamerstuk 31 936, nr. 424) 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 gebruikruimte randvoorwaardelijk blijft"? 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 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 gebruikruimte 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 beleidsregel² als belangrijke voorwaarde opgenomen dat de luchthaven binnen de huidige gebruikruimte 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

² Stcrt. 2017, 72176

aldus het vertrouwen van omwonenden in een rechtvaardige behandeling van hun belangen en opvattingen te herstellen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/4677

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga