

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-2020/16894

Uw Kenmerk
2019Z24420

Datum 11 februari 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan
(PvdD) over overlast van het vliegveld Luik-Bierset en
het uitblijven van concrete actie ondanks een
aangenomen motie

Geachte voorzitter,

Hierbij volgt de beantwoording van de door het lid Van Raan (PvdD) gestelde
Kamervragen over overlast van vliegveld Luik-Bierset en het uitblijven van
concrete actie ondanks een aangenomen motie.

Vraag 1

Kent u de aangenomen motie Van Raan c.s. (26 september 2019) waarin de
regering wordt verzocht om met meer concrete maatregelen te komen die tot een
aantoonbare vermindering zullen leiden van de in Nederland veroorzaakte overlast
door luchthaven Luik-Bierset?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Erkent u dat de wijze waarop u tot nu toe uitvoering geeft aan deze aangenomen
motie tot geen enkele verbetering van de situatie heeft geleid? Zo nee, waaruit
blijkt dan precies dat de situatie zou zijn verbeterd?

Antwoord 2

Ik doe mijn uiterste best om te komen tot een verbetering van de situatie. Ook
aan de Belgische zijde is er bereidheid om gezamenlijk verder te werken aan het
zo veel mogelijk wegnemen van de negatieve gevolgen van de luchtruimwijziging
in 2013 voor de situatie in Eijsden. Na de luchtruimwijziging in 2013 hebben er
diverse gesprekken plaatsgevonden tussen Nederland en België waarin gezocht is
naar verbeteropties. Dit heeft geleid tot maatregelen die de afgelopen jaren door
skeyes zijn doorgevoerd². Die maatregelen blijken echter nog onvoldoende effect

¹ Motie Van Raan c.s. over het aanpakken van de hinder van vliegveld Luik-Bierset.
Kamerstuk 31936-673 (26 september 2019).
<https://www.partijvoordedieren.nl/moties/motie-van-raan-aanpakken-hinder-van-luchthaven-luik-bierset>

² Kamerstuk 31936, nr. 644

te hebben, hoewel in de monitoringsrapportage van de eerste helft van 2019 wel een dalende trend van het aantal vliegtuigbewegingen door de Eijsden area waarneembaar is.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Zoals ik in mijn brieven van 5 september 2019³ en 14 oktober 2019⁴ heb gemeld is daarom met de Belgische autoriteiten afgesproken om een gezamenlijke expertgroep te starten om mogelijkheden voor verdergaande verbetering te verkennen en uit te werken. Hier wordt momenteel aan gewerkt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/16894

Vraag 3

Deelt u de mening dat er in de praktijk tot nu toe geen enkele sprake is van het daadwerkelijk uitvoeren van de aangenomen motie Van Raan c.s.?⁵ Zo nee, waaruit blijkt dan dat deze motie momenteel wordt uitgevoerd?

Antwoord 3

Nee, die mening deel ik niet. Zie verder het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Wat is de stand van zaken omtrent de door u aangekondigde gezamenlijke Belgisch-Nederlandse expertgroep?⁶

Antwoord 4

De eerste bijeenkomst van de expertgroep heeft in januari 2020 plaatsgevonden. De samenstelling van de expertgroep moest eerst worden bepaald. Een brede samenstelling was wenselijk, om vanuit verschillende perspectieven naar verbetermogelijkheden te kunnen zoeken. Het is niet mogelijk gebleken om de volledige expertgroep eerder bijeen te laten komen door de volle agenda's van de betrokken experts. Tijdens de eerste bijeenkomst is een inventarisatie gedaan van mogelijke operationele verbeteringen. De komende periode analyseert skeyes de werkbaarheid en haalbaarheid hiervan. In het voorjaar vindt een vervolgspraak plaats om hierover door te praten.

Vraag 5

Klopt het dat deze gezamenlijke expertgroep tot nu toe nog steeds niet bij elkaar is gekomen? Zo nee, kunt u een volledig overzicht verschaffen van alle momenten waarop deze expertgroep bij elkaar is gekomen?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Is deze gezamenlijke expertgroep al gevormd? Zo ja, wie zitten er in deze expertgroep? Zo nee, wanneer zal deze gezamenlijke expertgroep daadwerkelijk gevormd zijn?

³ Kamerstuk 31936, nr. 658

⁴ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 440

⁵ Motie Van Raan c.s. over het aanpakken van de hinder van vliegveld Luik-Bierset. Kamerstuk 31936-673 (26 september 2019).

<https://www.partijvoordedieren.nl/moties/motie-van-raan-aanpakken-hinder-van-luchthaven-luik-bierset>

⁶ Brief minister Van Nieuwenhuizen (21 oktober 2019): Antwoord op vragen van het lid Van Raan over het bezoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de gemeente Eijsden-Margraten vanwege de aanhoudende overlast van vliegveld Luik-Bierset.

Antwoord 6

De gezamenlijke expertgroep is gevormd en bestaat uit operationele experts en experts op het gebied van procedureontwerp. Er nemen Nederlandse experts van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en een bewonersvertegenwoordiger, en Belgische experts van skeyes deel aan de expertgroep.

Vraag 7

Wat staat er precies op de agenda van deze gezamenlijke expertgroep?

Antwoord 7

De gezamenlijke expertgroep maakt een inventarisatie van de mogelijkheden voor verbetering van de situatie in Eijsden en analyseert de haalbaarheid en impact hiervan. Vervolgens zullen de Nederlandse en Belgische autoriteiten een afweging maken welke verbeteringen in de praktijk kunnen worden gebracht.

Vraag 8

Wanneer staan de overleggen gepland met de Belgische overheid om de situatie van overlast door vliegveld Luik-Bierset zo snel mogelijk op te lossen?

Antwoord 8

Zoals hierboven is gemeld is met de Belgische autoriteiten afgesproken om een gezamenlijke expertgroep op te richten en die de opdracht te geven om concrete mogelijkheden voor verbetering te verkennen en verder uit te werken. Aan de hand van de uitkomsten van de expertgroep zal worden gezien wanneer een volgend overleg tussen het ministerie en de Belgische autoriteiten toegespitst op de geluidshinder in Eijsden plaats kan vinden.

Daarnaast vindt er regulier overleg (gemiddeld een tot twee keer per jaar) plaats tussen het ministerie en de Belgische autoriteiten over civiele en militaire luchtruimaangelegenheden die spelen tussen Nederland en België. Daarbij kunnen ook zaken zoals de problematiek rond geluidshinder in Eijsden worden besproken. In het laatste overleg van 4 februari is afgesproken om te onderzoeken op welke wijze nieuwe maatregelen die voortvloeien uit het werk van de expertgroep tussen Nederland en België kunnen worden vastgelegd. De expertgroep kan hierin niet voorzien, aangezien deze alleen gericht is op het verkennen van mogelijkheden voor verdergaande verbetering.

Vraag 9

Waarop baseert u de term "gemiddeld", zoals geformuleerd in uw opmerking om toe te werken "naar een situatie die gemiddeld vergelijkbaar is met de situatie van vóór de luchtruimwijziging van 2013"?⁷

Antwoord 9

Ik streef ernaar om de extra geluidshinder die is ontstaan als gevolg van de luchtruimwijziging in 2013 weg te nemen. Het doel dat ik daarbij heb gesteld is om voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven Luik-Bierset boven Eijsden

⁷ Brief minister Van Nieuwenhuizen (21 oktober 2019): Antwoord op vragen van het lid Van Raan over het bezoek van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de gemeente Eijsden-Margraten vanwege de aanhoudende overlast van vliegveld Luik-Bierset.

terug te gaan naar een situatie die gemiddeld vergelijkbaar is met de situatie van vóór de luchtruimwijziging van 2013.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Met "gemiddeld" bedoel ik het maand gemiddelde per kalenderjaar (januari t/m december) van het aantal vliegtuigbewegingen door de Eijsden area gebaseerd op de jaren voorafgaand aan de luchtruimwijziging in 2013.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/16894

Vraag 10

Wat is hierbij uw definitie van de term "gemiddeld"?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11

Erkent u dat een "gemiddelde" niet hetzelfde is als het volledig wegnemen van de (extra) overlast? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Onder bepaalde omstandigheden kan het noodzakelijk zijn om gebruik te maken van de Eijsden area, bijvoorbeeld om de veiligheid te waarborgen. Dit was ook het geval vóór de luchtruimwijziging in 2013. Daarom wordt toegewerkt naar een situatie die gemiddeld vergelijkbaar is met de situatie van vóór 2013. Ik streef er dus naar dat de "extra" overlast als gevolg van de luchtruimwijziging wordt weggenomen.

Vraag 12

Welke indicatoren zullen worden gebruikt, aan de hand waarvan de verbetermogelijkheden zullen worden getoetst?

Antwoord 12

De indicatoren zijn gericht op het duiden van de gemiddelde situatie van voor 2013. Het gaat hier om het gemiddelde aantal vliegtuigbewegingen door de Eijsden area over een bepaalde periode. Daarbij wordt specifiek gekeken naar het aantal nachtelijke vliegtuigbewegingen, tussen 23 uur en 6 uur.

Vraag 13

Zijn deze indicatoren al opgesteld? Zo nee, wanneer zullen deze indicatoren worden opgesteld?

Antwoord 13

De indicatoren worden momenteel verder uitgewerkt. Zie verder het antwoord op vraag 14.

Vraag 14

Wie heeft deze indicatoren opgesteld? Indien deze indicatoren nog niet bekend zijn, door wie zullen deze indicatoren worden opgesteld?

Antwoord 14

De monitoringsrapportages die door het ministerie zijn opgesteld vormen de basis voor het bepalen van de indicatoren. Het ministerie doet het voorstel voor de indicatoren. De indicatoren worden vervolgens in de gezamenlijke expertgroep vastgesteld.

Vraag 15
Welke maatregelen heeft u tot nu toe geïnventariseerd?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 15
Er zijn verschillende mogelijkheden voor verbetering geïnventariseerd, deze variëren van aanpassingen in de operationele werkwijze tot procedurewijzigingen. De mogelijkheden worden verder uitgewerkt en vervolgens besproken in de expertgroep.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/16894

Vraag 16
Acht u deze inventarisatie compleet? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Antwoord 16
Er heeft een uitgebreide inventarisatie van de mogelijkheden voor verbetering plaatsgevonden. Deze mogelijke verbeteringen worden momenteel verder uitwerkt. Indien nieuwe ideeën voor verbetering opkomen, dan zullen deze uiteraard in de inventarisatie worden meegenomen.

Vraag 17
Wanneer zal het daadwerkelijke toetsen van de maatregelen plaatsvinden?

Antwoord 17
Het toetsen van de maatregelen zal plaatsvinden zodra de uitwerking van de mogelijke verbeteringen gereed is. Op basis daarvan zal worden bepaald welke maatregelen in de praktijk worden gebracht.

Vraag 18
Kunt u een tijdlijn verschaffen aan de hand waarvan de overlast door vliegveld Luik-Bierset zal worden aangepakt?

Antwoord 18
Het is nog niet duidelijk hoeveel expertbijeenkomsten nodig zijn om tot een overzicht van kansrijke verbetermaatregelen te komen en die maatregelen verder uit te werken. Ik doe mijn uiterste best om de maatregelen voor verbetering zo spoedig mogelijk in werking te laten treden.

Vraag 19
Per wanneer mogen de inwoners van deze regio verwachten dat u deze overlast heeft weggenomen?

Antwoord 19
Ik doe mijn uiterste best om zo spoedig mogelijk tot een oplossing van de situatie te komen en de extra overlast als gevolg van de luchtruimwijziging in 2013 weg te nemen.

Vraag 20
Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 20

Ja, dit heb ik zoveel mogelijk gedaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/16894