

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-

T -

Ons kenmerk

IENM/BSK-2011/357

Uw kenmerk

2010Z19534

Bijlage(n)

-

Datum 17 januari 2011

Onderwerp Beantwoording Kamervragen over rapport Nationale Ombudsman
inzake procedure Maastricht Aachen Airport

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid Van Tongeren (Groen Links) over een rapport van de Nationale Ombudsman inzake het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar bij Maastricht Aachen Airport.

1

Kent u de uitspraak van de Nationale Ombudsman inzake de afhandeling van de 780 op 13 februari 2008 door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gegrond verklaarde bezwaren tegen de uitbreiding van Maastricht Aachen Airport (MAA)?

1

Ik ken het rapport betreffende een klacht over het nog niet opnieuw nemen van een beslissing op bezwaar tegen het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport.

2

Waarom wacht u al bijna drie jaar met het nemen van een nieuwe beslissing op deze bezwaarschriften, wat nodig is omdat de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uw beslissing vernietigde? Wanneer mogen de indieners uw beslissing verwachten?

2

Op 13 februari 2008 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over negen beroepschriften tegen het besluit dat door het bevoegde gezag was genomen inzake bezwaren die waren ingebracht tegen het op 27 december 2004 vastgestelde Aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport. De bestuursrechter heeft naar aanleiding van een aantal ingebrachte beroepsgronden destijds het besluit op bezwaar vernietigd. Dit heeft ertoe geleid dat niet alleen ten aanzien van een aantal beroepsgronden uit de negen beroepschriften opnieuw moet worden geoordeeld, maar over alle tijdens de bezwaarprocedure ingebrachte bezwaren.

De vernietiging door de Raad van State heeft tot gevolg dat een volledige heroverweging van het besluit moet worden gemaakt op basis van de huidige situatie. Dit betekent dat alle onderzoeken die aan een besluit ten grondslag liggen opnieuw moeten worden uitgevoerd aan de hand van gegevens en normen die zo actueel mogelijk zijn. Daar komt bij dat ook de uitgangspunten van de aanvraag door het verloop van de tijd zijn veranderd. De uitkomsten van het nieuw uitgevoerde onderzoek naar de externe veiligheid heeft de exploitant aanleiding gegeven om de aanvraag aan te passen door het verkeer te reduceren om daarmee de gevolgen van de aanvraag met betrekking tot de externe veiligheid te verminderen. Ondanks de reductie ben ik wederom genoodzaakt geweest om de diverse milieu-onderzoeken opnieuw uit te voeren met als uitgangspunt dit gewijzigde gebruik, aangezien deze anders niet zouden aansluiten bij de herziene aanvraag van de exploitant.

De Nationale Ombudsman signaleert terecht dat hiermee het vereiste van voortvarendheid in het geding is. Dit is mede een gevolg van de wetgeving zoals die gold op het moment dat het oorspronkelijke besluit in 2004 genomen is. Inmiddels is de afgelopen jaren een aantal stappen gezet om de wetsystematiek te moderniseren door aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht per 1 juli 2005 (die regelt dat een bezwaarschriftprocedure niet meer nodig is), door de regelgeving voor burger- en militaire luchthavens per 1 november 2009 (waardoor aan een luchthavenbesluit geen structuurvisie meer ten grondslag hoeft te liggen) en door de Crisis- en herstelwet die een versnelde behandeling van beroepen mogelijk maakt. Deze wijzigingen zijn evenwel niet van toepassing op onderhavig besluit aangezien het oorspronkelijke besluit dateert van voor de genoemde wijzigingen van de wetgeving.

Voor het nemen van een nieuwe beslissing op bezwaar inzake het Aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport zie ik tegen deze achtergrond de volgende stappen. Ik ben voornemens om spoedig een belangrijke stap richting een nieuw besluit op de eerder ingediende bezwaren te nemen. In januari 2011 zullen de beschikbare geactualiseerde onderzoeken (zoals geluid en externe veiligheid) ter inzage worden gelegd. Het onderzoek naar de effecten voor de luchtkwaliteit op basis van de herziene aanvraag van de exploitant vergt meer tijd en zal enkele maanden later ter inzage gelegd worden. Conform de bepalingen van de Algemene Wet Bestuursrecht zullen bezwaarmakers vervolgens in de gelegenheid worden gesteld om hun bezwaargronden desgewenst aan te vullen. Het streven is erop gericht de periode voor het indienen van eventuele aanvullende bezwaargronden in het voorjaar af te ronden met een hoorzitting. Daarna zal in de zomer van 2011 door mij op alle ingebrachte (eventueel aangevulde) bezwaren worden beslist.

3

Waarom hebben de indieners van de bezwaren na de uitspraak van de Nationale Ombudsman op 28 oktober 2010 nog niet van u gehoord?

3

Op 23 december 2010 hebben de bezwaarmakers een brief ontvangen waarin ik hen op de hoogte heb gesteld van de stand van zaken van de beslissing op bezwaar en het verdere proces en planning.

4

Wat is uw reactie op de forse kritiek die de ombudsman heeft op uw gebrek aan voortvarendheid en de zeer gebrekkige wijze waarop u met de bezwaarmakers (burgers, gemeenten, (milieu)organisaties) communiceert?

4

Voor wat betreft de voortvarendheid van besluitvorming zie de antwoorden op de vragen 2 en 5.

In reactie op zijn oordeel en aanbevelingen heb ik de Nationale Ombudsman op 17 december 2010 geïnformeerd over de stand van zaken, de planning van het verdere proces en mijn voornemen om zo spoedig mogelijk richting alle bezwaarmakers te communiceren. Aan dit voornemen heb ik inmiddels invulling gegeven, in aansluiting op vier eerdere brieven met informatie aan alle bezwaarmakers in de periode 2008-2009.

5

Hoe verhoudt uw handelswijze zich tot uw wens juist voort te maken met ruimtelijke procedures en de recente aanscherpingen van diverse wetten om de duur van procedures te bekorten, waarbij met name de inspraak en beroepsmogelijkheden voor burgers werden ingeperkt en verkort?

5

"De overheid heeft tot taak om voortvarend te handelen", zo stelt de Nationale Ombudsman in zijn rapport met het oog op de besluitvorming over de inpassing van luchthavens in de omgeving.

In lijn met het advies van de Commissie Elverding over snellere en betere besluitvorming is mijn inzet er op gericht om de weging van belangen nadrukkelijker aan de 'voorkant' van de besluitvorming in een zorgvuldig proces met de omgeving te laten plaatsvinden. De Alderstafels rond Schiphol, Eindhoven en Lelystad zijn daar praktijkvoorbeelden van. Na parlementaire toetsing van de besluiten die na een dergelijk proces genomen zijn, kan dan in de formeel-juridische procedure belangrijke winst geboekt worden. Daar is de voortvarendheid bij gebaat, maar ook de gewenste duidelijkheid richting de omgeving.

In het antwoord op vraag 2 heb ik aangegeven dat er afgelopen jaren belangrijke stappen zijn gezet in de regelgeving om de gewenste voortvarende en duidelijkheid scheppende besluitvormingsprocessen te faciliteren, maar ik heb ook aangegeven dat we er nog niet zijn. In de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu van eind vorig jaar is aangegeven dat begin dit jaar een wetsvoorstel tegemoet kan worden gezien om de Crisis- en herstelwet permanent te maken. In de één dezer dagen aan u te zenden 'Actualisatie Luchtvaartnota' geef ik aan dat ik in het kader van de gewenste voortvarendheid ernaar streef vereenvoudiging van procedures, zoals voorgesteld in het amendement Haverkamp, te bespoedigen, waarbij ik de mogelijkheid van de Crisis- en herstelwet wil betrekken.

Ik realiseer me dat er niet alleen ten aanzien van Maastricht Aachen Airport, maar ook ten aanzien van andere regionale luchthavens van nationale betekenis op dit moment langjarige procedures lopen. Ik constateer ook dat de stappen die in de modernisering van de wetgeving in de afgelopen jaren zijn gezet in een aantal

gevallen nog te weinig soelaas voor deze lopende procedures bieden. Vanwege het moment waarop het primaire besluit genomen is, zijn nog niet alle modernisering van toepassing. Het rapport van de Nationale Ombudsman maakt duidelijk dat dit ongewenste effecten kan hebben qua voortvarendheid en duidelijkheid richting de omgeving. Ik zal bezien of er mogelijkheden zijn om de volledige toepassing van de gemoderniseerde wetgeving op de besluitvorming voor regionale luchthavens van nationale betekenis te bespoedigen.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/357

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma