

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

2423

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Ruim 39.000 klachten over Maastricht Aachen Airport»* (ingezonden 10 april 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 april 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Ruim 39.000 klachten over Maastricht Aachen Airport»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Kunt u verklaren waarom er een enorme stijging van het aantal klachten in 2018 ten opzichte van 2017 heeft plaatsgevonden over Maastricht Aachen Airport (MAA)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

In 2018 is er sprake geweest van een daling van het aantal vliegtuigbewegingen op MAA ten opzichte van 2017: van 18.359 vliegtuigbewegingen in 2017 naar 15.781 in 2018. Er is echter wel sprake geweest van een toename van het aandeel groot handelsverkeer (vracht- en passagiersvervoer). Dit aantal is toegenomen van 4.419 vliegtuigbewegingen in 2017 naar 6.013 in 2018². Uit de klachtenrapportage 2018 van het Klachtenbureau Luchtverkeer Limburg valt op te maken dat de meeste klachten in 2018 zijn ingediend over groot handelsverkeer. Het is aannemelijk dat deze toename één van de oorzaken is van de stijging van het aantal klachten.

Daarbij merk ik wel op dat een belangrijk deel van de klachten door een kleine groep klagers is ingediend: in 2018 hebben 44 klagers (4% van het totaal aantal klagers) in totaal 24.038 klachten ingediend (62% van het totaal aantal klachten).

¹ Website 1Limburg, 28 maart 2019 (<https://www.1limburg.nl/ruim-39000-klachten-over-maastricht-aachen-airport>)

² Bron: CBS Statline: Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang d.d. 28 maart 2019.

Vraag 3 en 4

Deelt u de mening dat groei van MAA niet vanzelfsprekend is en dat omwonenden, klimaat, milieu en werkgelegenheid een centrale rol moeten spelen in de toekomstplannen van het vliegveld?

Vindt u dat de schetsen voor de toekomst van MAA in de ijskast moeten, voordat er een beslissing is genomen over de toekomst van het vliegveld?³

Antwoord 3 en 4

Allereerst acht ik het van belang op te merken dat MAA opereert op basis van een geldende gebruiksvergunning (Omzettingsregeling luchthaven Maas-tricht) die nog enige ruimte voor groei biedt. De vergunning is tot stand gekomen na een uitvoerig besluitvormingsproces, conform alle toen geldende wet- en regelgeving. In de discussie over de toekomst van de luchthaven heeft de provincie Limburg, eigenaar van MAA, aangegeven dat de huidige wettelijke kaders uitgangspunt blijven. In die zin is er dan ook geen sprake van groeiplannen.

Met de brief aan uw Kamer van 4 december 2018⁴ heb ik u geïnformeerd over het verzoek van de provincie om de procedure van de lopende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor MAA stop te zetten. De provincie heeft daarbij aangegeven dat de ontwikkeling van MAA om een voortdurende balans vraagt tussen maatschappelijke inzichten, omgevingsfactoren en het optimaal benutten van economische kansen. Gezien deze balans heeft de provincie besloten de toekomstplannen van de luchthaven bij te stellen en de aanvraag voor een luchthavenbesluit te willen actualiseren. Zij heeft aangegeven hiervoor verschillende opties te bestuderen, ook rekening houdend met de omgeving. Rekening houdend met deze diverse belangen zal de provincie samen met de exploitant nagaan op welke wijze de luchthaven optimaal ontwikkeld kan worden. Hierbij blijft het economische belang in balans met de omgeving uitgangspunt.

Zoals ik u in mijn brief van 4 december 2018 heb aangegeven wacht ik de vervolgstappen en de nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit van de provincie af. Ik verwacht daarbij van de provincie een uiterst zorgvuldig en uitgebreid traject van onderzoek, onderbouwing en consultatie van de omgeving.

In de Luchtvaartnota wordt ook gekeken naar de toekomstige rol en positie van de regionale luchthavens, waaronder MAA. Ik zal de toekomstige aanvraag dan ook in dat licht bezien.

Vraag 5

Zal er een onafhankelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd worden, indien het vliegveld verder wil groeien?

Antwoord 5

Zoals ik in het antwoord van vraag 4 heb aangegeven wacht ik nu de aanvraag voor een luchthavenbesluit van de luchthaven af. Die aanvraag zal vergezeld gaan van een nieuw MER en een nieuwe economische onderbouwing waarin ook macro-economische effecten (zoals werkgelegenheid) beschouwd moeten worden. De economische onderbouwing zal, in het kader van de beoordeling van de aanvraag ook door een extern bureau getoetst worden.

Vraag 6

Kunt u reageren op de brief die Recron, VVV Zuid-Limburg en Horeca Nederland hebben gestuurd naar de Provincie Limburg met hun zorgen over het toerisme, de werkgelegenheid en de gevolgen voor klimaat en natuur in combinatie met eventuele groei van MAA?⁵

³ Website De Limburger, 6 maart 2019 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20190306_00095302/ eerste-schetsen-voor-maa-van-de-toekomst)

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 529

⁵ Website Stop groei MAA, 18 december 2018 (<https://www.stopgroeimaa.nl/images/downloads/ BriefRT.pdf>)

Antwoord 6

Ik heb kennis genomen van de brief die Recron, VVV Zuid-Limburg en Horeca Nederland hebben gestuurd naar de provincie Limburg en de reactie van de provincie hierop. Uit de reactie van de provincie maak ik op dat zij de zorgen die geuit zijn serieus nemen en meenemen in de dialoog over de toekomst van MAA. Om de discussie goed te voeren geeft de provincie aan de behoefte te hebben aan een objectief beeld van de ontwikkeling in de toeristische sector en welke effecten er van de luchtvaart te verwachten zijn. Zij onderschrijven de noodzaak om hierbij over meer feitelijke informatie te beschikken om de discussie evenwichtig te kunnen voeren. Dat vind ik een goede zaak.

Vraag 7

Is er onderzoek gedaan naar de waardevermindering van woningen door overlast veroorzaakt door vliegbewegingen van en naar MAA? Zo ja, wat heeft dit opgeleverd? Zo niet, bent u bereid om dit onderzoek te laten doen of de Provincie Limburg te vragen om dit onderzoek te laten doen?

Antwoord 7

Nee, hier is geen onderzoek naar gedaan. Zoals ik u in de antwoorden op eerder door u gestelde vragen over MAA⁶ heb gemeld is op voorhand niet aan te geven of en zo ja welke schade (in dit geval waardevermindering van woningen) optreedt als gevolg van het vliegverkeer dat met een luchthavenbesluit mogelijk wordt gemaakt. Dit wordt gezien bij concrete schadeverzoeken. In het eerdere Aanwijzingsbesluit Maastricht uit 2004 was hiervoor een nadeelcompensatie-regeling opgenomen. In een nieuw luchthavenbesluit zal dit ook zo zijn. Dat betekent dat belanghebbenden de gelegenheid krijgen om een verzoek voor schadevergoeding in te dienen wanneer een nieuw luchthavenbesluit wordt vastgesteld. In beginsel zullen alle schadeclaims worden behandeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014. Hierin is uitgewerkt hoe de procedure van een schadeverzoek verloopt, hoe de schade wordt bepaald en welke criteria hierbij worden gehanteerd.

Vraag 8

Is bekend vanaf welke dB(A) waardevermindering van woningen plaatsvindt en hoeveel die waardevermindering per dB(A) is? Zo nee, bent u bereid om hier onderzoek naar te laten doen?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Zijn er metingen gedaan van geluidsoverlast van taxiënde vliegtuigen na de landing op en voor het stijgen vanaf MAA? Zo ja, wat hebben deze metingen opgeleverd? Zo nee, bent u bereid om deze metingen te doen? Deelt u de mening dat taxiënde vliegtuigen ook voor geluidsoverlast zorgen?

Antwoord 9

In opdracht van de provincie Limburg zijn metingen gedaan. Binnenkort zullen de meetresultaten beschikbaar zijn en in een speciale werkgroep van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht besproken worden. Aan de hand daarvan zal worden bezien welke hinderbeperkende maatregelen gewenst en uitvoerbaar zijn om de geluidsoverlast van taxiënde vliegtuigen te beperken.

Vraag 10

Bent u bekend met het gegeven dat Zuid-Limburg met drie geluidszones te maken heeft, namelijk voor MAA, Bierset (Luik) en de AWACS-basis (Geilenkirchen)? Is er met dit gegeven onderzoek gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg? Zo ja, wat heeft dit onderzoek opgeleverd? Zo nee, bent u bereid dit te onderzoeken?

⁶ Aanhangels van Handelingen nr. 859, vergaderjaar 2017–2018

Antwoord 10

In het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de inmiddels ingetrokken aanvraag van het Luchthavenbesluit Maastricht 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). Hieruit is gebleken 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. Ten behoeve van een nieuwe aanvraag voor een luchthavenbesluit zal dit onderzoek worden geactualiseerd.

Een permanente controle op het naleven van de grenswaarden voor luchtkwaliteit vindt plaats zowel op basis van metingen (zie <http://www.lml.rivm.nl/meetnet/index.php> en <http://www.luchtmeetnet-limburg.nl>) als op basis van een combinatie van metingen en berekeningen (zie www.nsl-monitoring.nl). Uit de resultaten van deze permanente controle van de naleving van de grenswaarden blijkt dat er in de omgeving van de luchthaven Maastricht geen overschrijding van grenswaarden is te verwachten.

Vraag 11

Kunt u inzichtelijk maken welk bedrag er in totaal door de Provincie Limburg is geïnvesteerd in MAA vanaf 2014, wat MAA de provincie heeft opgeleverd en wat de omzet en winst zijn van de exploitant van MAA? Zo nee, waarom?

Antwoord 11

Dit is een aangelegenheid van de provincie Limburg respectievelijk de exploitant van de luchthaven. De informatie die mij beschikbaar is betreft de informatie die de initiatiefnemer in oktober 2016 bij de (ingetrokken) aanvraag voor het Luchthavenbesluit Maastricht heeft gevoegd. Daaruit is gebleken dat voor het achterstallige onderhoud en investeringen en voor uitbreidingsinvesteringen circa € 30 miljoen door de provincie Limburg is gereserveerd. Verder volgt uit de aanvraag dat de exploitant rekening houdt met verschillende opbrengsten (haven- en afhandelingsgelden, concessie inkomsten, parkeergelden en directe opbrengsten uit General Aviation) en kosten (personeels- en bedrijfskosten, investerings- en onderhoudskosten, marketingkosten). De exploitant verwachtte omstreeks 2018 een positief exploitatiesaldo te bereiken. Uitgangspunt daarbij is dat er een bijdrage wordt gedaan in de kosten voor niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB). De provincie Limburg heeft hiervoor € 30 miljoen gereserveerd, waarvan op het moment van de aanvraag circa € 8,3 miljoen was vastgelegd. Verder is mij bekend dat de provincie Limburg het project Maastricht Aachen Airport heeft aangewezen als Groot Project. Daarmee valt dit project onder de Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2018. Dat betekent dat middels periodieke voortgangsrapportages aan provinciale staten van Limburg gerapporteerd wordt over de voortgang van het project, waaronder bedrijfs-economische aspecten.

Vraag 12

Kunt u bevestigen dat de extra 250 meter startbaan per 1 april 2019 niet meer gebruikt wordt?

Antwoord 12

Ja, dat kan ik bevestigen. De overgangperiode van het gebruik van de 2.750 meter baan voor startend vrachtverkeer liep tot en met 31 maart 2019. Per 1 april 2019 is de toegestane baanlengte voor dit verkeer teruggebracht naar 2.500 meter. Dat betekent dat de vigerende gebruiksvergunning (Omzetting-regeling luchthaven Maastricht) weer onverkort van kracht is.

Naast het feit dat MAA heeft bevestigd dat het vanaf 1 april een maximale startlengte hanteert van 2.500 meter heeft hierover een officiële publicatie plaatsgevonden waarmee alle luchtvaartmaatschappijen wereldwijd bekend zijn gemaakt met de gewijzigde baanlengte en verplicht zijn dit als uitgangspunt in hun vliegplannen mee te nemen. Daarnaast kan ik u melden dat een team van de ILT begin april jl. onderzoek op de luchthaven heeft gedaan en geconstateerd heeft dat bij de onderzochte vluchten uit is gegaan van de

juiste startlengte. Verder neemt de ILT het toezicht op het baangebruik mee in haar reguliere toezicht.

Vraag 13

Wat vindt u, achteraf gezien, van uw beslissing eind 2017 om het gebruik van de 250 meter extra startbaan toe te staan zonder inspraak van omwonenden met onder andere vliegende dakpannen tot gevolg?

Antwoord 13

Ik heb in de brief aan uw Kamer van 5 december 2017⁷ uitvoerig beschreven wat de overwegingen zijn geweest om vooruitlopend op het te wijzigen Luchthavenbesluit Maastricht het gebruik van de 250 meter extra startbaan toe te staan. Naar mijn mening is dit besluit zorgvuldig tot stand gekomen waarbij de belangen van alle partijen, ook van omwonenden, zijn afgewogen. In de antwoorden op de Kamervragen die eerder zijn gesteld over de kwestie van de afwaaiende dakpannen heb ik uw Kamer gemeld dat de luchthaven hier onderzoek naar doet en dat ik aan de luchthaven gevraagd heb de uitkomsten van hun onderzoek verder te bespreken in de Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (CRO MAA) en indien daar aanleiding toe is verdere actie te ondernemen. Ik heb begrepen dat dit onderzoek inmiddels is afgerond en de uitkomsten in de CRO MAA worden gesproken.

Vraag 14

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het AO Luchtvaart op 25 april 2019?

Antwoord 14

Ja.

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 429