

Vergaderjaar 1998–1999

25 089

Maastricht Aachen Airport

Nr. 18

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 7 januari 1999

Op 9 december 1998 is er overleg geweest tussen het Kabinet en een vertegenwoordiging van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg over de stand van zaken met betrekking tot de uitbreiding van de luchthaven Maastricht-Aachen-Airport (MAA). Mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer berichten wij u als volgt.

In het overleg hebben beide partijen geconstateerd dat er een impasse bestaat over de ingebruikname van de voorgenomen Oostwestbaan. Zowel de Provincie Limburg als de luchthaven zijn van mening dat de randvoorwaarden die gesteld zijn in het Kabinetsbesluit van 1996 niet zullen leiden tot een verantwoorde exploitatie van de luchthaven. Zij wensen voor de uitvoering van het besluit geen verantwoordelijkheid te aanvaarden. De Provincie en de luchthaven stonden en staan op het standpunt, dat voor een verantwoorde exploitatie van de luchthaven 24-uurs openstelling met 1500 nachtvluchten noodzakelijk is, hetgeen afwijkt van de 950 in de randen van de nacht waartoe het vorige Kabinet heeft besloten. Een verruiming van het Kabinetsbesluit van 1996 is echter niet aan de orde. Voorts zijn de procedures met betrekking tot de Oostwestbaan zodanig vertraagd dat de baan volgens de huidige stand van zaken op zijn vroegst eind 2004 in gebruik zou kunnen worden genomen.

In het overleg is tevens besproken welke mogelijkheid zou kunnen bestaan om op een andere wijze een impuls te geven aan de versterking van de economische structuur in Limburg. De Provincie heeft daartoe naar voren gebracht het project Bottleneck, dat een verdere industrieel-logistieke ontwikkeling van het multimodale knooppunt Born en de bedrijventerreinen Holtum-Noord en het Industrial Parc Swentibold beoogt inclusief inpassing in het landschapspark Susteren. Het Industrial Parc Swentibold is van belang voor het verbeteren van de toekomstperspectieven van automotieve toeleveranciers rond NedCar.

1. Hoofdlijnen

Gezien de wederzijdse constatering met betrekking tot de stand van zaken ten aanzien van de Oostwestbaan hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten af te zien van de voorgenomen aanleg van de Oostwestbaan op de luchthaven MAA en de terzake lopende procedures te zullen beëindigen. Hiertoe nemen de ministers een interimbesluit waarmee de lopende aanwijzingsprocedure wordt stopgezet en de interimsituatie wordt geregeld, gevolgd door een aanwijzingsbesluit waarmee het luchtvaartterrein gezoneerd wordt.

De luchthaven MAA blijft bestaan met een voortgezet Noordzuidbaan-gebruik. Partijen hebben zich bereid verklaard in ieder geval de op hun begrotingen gereserveerde middelen voor de aanleg van de Oostwestbaan in te zetten voor de luchthaven met Noordzuidbaan en voor het project Bottleneck, waarbij nader onderzoek naar het nut, de noodzaak en de financiële onderbouwing van de verschillende investeringen noodzakelijk is. Uitgangspunt hierbij is dat deze operatie voor het Rijk budgettair neutraal wordt gefinancierd. Partijen gaan gezamenlijk bezien welke kosten gemoeid zijn met het voortgezet gebruik van de luchthaven met alleen de Noordzuidbaan en hoe die kosten verdeeld zullen worden. In het navolgende is aangegeven welke afspraken er meer in het bijzonder gemaakt zijn met betrekking tot het voortgezet gebruik van de luchthaven, enerzijds gedurende de interim periode tot de inwerkingtreding van een nieuw aanwijzingsbesluit (paragraaf 2), anderzijds voor een situatie waarin een nieuw in procedure te brengen aanwijzingsbesluit onherroepelijk zal zijn geworden (paragraaf 3). Op de financiële kant van het voortgezet gebruik van de luchthaven wordt nader ingegaan in paragraaf 4.

In paragraaf 5 wordt operatie Bottleneck nader toegelicht.

2. Interimbesluit

De betrokken ministers nemen een interimbesluit waarmee de procedure tot aanleg van de Oostwestbaan wordt stopgezet en waarin regels worden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de uiteindelijke zonerings van de Noordzuidbaan. Dit interimbesluit zal de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht volgen. Het streven is het interimbesluit in het eerste kwartaal van 1999 ter inzage te leggen.

Op basis van de uitspraak van de Raad van State van 8 januari 1998 hebben de betrokken ministers een jaar de tijd gekregen om appellanten tegen de aanwijzing van 1994 een nieuwe beslissing op bezwaar te sturen. Via een afschrift van deze brief zullen de appellanten over de recente ontwikkelingen worden geïnformeerd. De bezwaren zullen in het licht van de onderhavige beslissing worden afgehandeld.

Het interimbesluit bevat in elk geval de volgende elementen:

a. geluidscontour

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in zijn uitspraak van 2 mei 1997 vastgesteld dat de jaarcontour uit 1995 geldt als voorlopige voorziening voor de Noordzuidbaan. De toepassing van deze contour is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van 8 januari 1998 verlengd tot op het moment dat een nieuwe beslissing op bezwaar zou zijn genomen. Nu het interimbesluit de volgende stap in de procedure is, is het naar de mening van de betrokken ministers zorgvuldig en verantwoord om – in afwachting van definitieve zonerings van de noord-zuidbaan – de jaarcontour uit 1995 aan te houden. Deze contour is zowel voor wat betreft het aantal geluidgehinderde woningen als voor exploitatie van de luchthaven

gunstiger dan de indicatieve zone, die het SBL voorschrijft voor het geval de Oostwestbaan niet doorgaat.

De interim contour zal worden gehandhaafd.

b. start van isolatie van woningen rond de noord-zuidbaan

Vooruitlopend op de uiteindelijke aanwijzing zal zo spoedig mogelijk een begin worden gemaakt met het isoleren van die woningen waarvan nu reeds aan te wijzen is dat die te zijner tijd aan de criteria voor isolatie zullen voldoen. Door zo spoedig mogelijk een begin te maken met isolatie en daarmee niet te wachten tot uiteindelijke zonering van het luchtvaartterrein wordt de hinder voor de omwonenden van de Noordzuidbaan zoveel mogelijk beperkt.

c. financiering isolatiekosten

Vanaf 1983 betalen de gebruikers van de luchthaven heffingen om de isolatie te financieren. Een gedeelte van deze heffingen is reeds besteed aan isolatie van woningen rond de Noordzuidbaan. Voor zover het resterende bedrag niet toereikend is, zullen de kosten van isolatie door het Rijk worden voorgefinancierd. Nagegaan wordt of de opbrengsten van de toekomstige heffingen, gelet op het gebruik van de luchthaven, de uitgaven aan isolatie volledig zullen kunnen dekken.

d. schadevergoeding

Op het interimbesluit zal de Regeling nadeelcompensatie van Rijkswaterstaat van toepassing worden verklaard.

In navolging van de uitspraak van 8 januari 1998 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zal tevens een passende regeling worden getroffen voor het ontbreken van zonering van de Noordzuidbaan, zolang er nog niet geïsoleerd is.

e. openstelling gedurende de nacht

De huidige regeling ten aanzien van het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht zal worden gehandhaafd. Dat wil zeggen dat het luchtvaartterrein geopend is van 06.00 uur tot 23.00 uur, met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

f. geldigheidsduur

Het interimbesluit geldt vanaf het moment van inwerkingtreding tot het moment van inwerkingtreding van de uiteindelijke zonering van de Noordzuidbaan.

g. procedure

Het besluit moet voldoen aan de eisen van afdeling 3.4. van de Algemene Wet Bestuursrecht, dat wil zeggen dat belanghebbenden in de gelegenheid moeten worden gesteld om voorafgaand aan het besluit hun zienswijzen naar voren te brengen. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding zal eveneens bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten worden gevoerd. Nu het hier niet om een MER-plichtig besluit gaat, zal geen MER worden opgesteld voor het interimbesluit. Tegen het besluit zal vervolgens bezwaar en beroep open staan.

h. externe veiligheid

Ten aanzien van het beleid inzake externe veiligheid geldt, dat het in het

kader van de besluitvorming over Schiphol nieuw te formuleren beleid voor Schiphol in principe voor alle luchthavens zal gelden. Het gaat om redelijke veiligheidseisen die voldoende waarborg bieden voor omwonenden en de luchthaven.

i. planologisch interimbeleid

Voor de interimperiode zal het ruimtelijk beleid mede worden gebaseerd op het nieuw te formuleren externe veiligheidsbeleid en op de 35 Ke-zone '95 conform het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart, waardoor geen (grootschalige) inbreidingslocaties en stadsuitbreidingen zijn toegestaan. Dit is in lijn met het terughoudend beleid dat is gevoerd bij de tijdelijke zone rond de Noordzuidbaan.

3. Aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht

De Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat zijn wettelijk (artikel 18 Luchtvaartwet) verplicht het luchtvaartterrein Maastricht te zoneren. De geluidszone wordt verankerd in het besluit tot aanwijzing, waarmee het gebruik van de luchthaven definitief wordt geregeld. Ten behoeve van deze aanwijzing zal door de exploitant een MER worden opgesteld; daarin zullen ook de milieu en economische effecten van de extensieregeling worden onderzocht.

Dit aanwijzingsbesluit bevat in elk geval de volgende elementen:

a. geluidscontour

Bij de bepaling van een nieuwe definitieve contour voor de luchthaven zal het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone niet groter zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone ingevolge de indicatieve contour uit het SBL, waarbij het streven is ook in de 20 Ke-zone tot vermindering van het aantal geluidbelaste woningen te komen. Dit laatste voor zover dat de exploitatiemogelijkheden niet negatief beïnvloedt. Daarmee ontstaat de situatie dat de nieuwe definitieve contour gunstiger is dan de indicatieve contour uit het SBL.

b. externe veiligheid

zie hiervoor onder 2 ad h.

c. isolatie van woningen in de 40 Ke-geluidszone rond de noord-zuidbaan

Als de uiteindelijke omvang van de geluidszone bekend is, kan de exacte omvang van het aantal te isoleren woningen bepaald worden. Zo nodig zullen dan nog, aanvullend op de isolatie aangebracht voor de interim-situatie, verdere isolatiemaatregelen getroffen worden.

d. openstelling gedurende de nacht

De regeling in het interimbesluit ten aanzien van het nachtelijk gebruik van het luchtvaartterrein Maastricht wordt gehandhaafd.

e. procedure

De procedure zoals beschreven in hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet zal worden gevolgd. Dit houdt onder meer in dat de aanwijzing gebaseerd zal zijn op een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Indien en voor zover de nieuwe contour niet zal blijken te passen binnen de indicatieve contour uit het huidige SBL, ontstaat de situatie dat het huidige SBL partiel of geheel herzien zal moeten worden. Partiële herziening heeft niet onze voorkeur. Binnenkort wordt u geïnformeerd over onze reactie op de motie Stellingwerf (Kamerstuk 26 129 nr. 10) die pleit voor een totale herziening van het SBL. In deze brief zal eveneens worden ingegaan op de gevolgen voor de aanwijzingsprocedure Maastricht.

4. Financiële aspecten met betrekking tot de luchthaven

Het Rijk zal het in Relus geformuleerde beleid uitvoeren. Op grond van de beoogde verkeers- en vervoersfuncties blijft rijksbetrokkenheid bij de luchthaven gerechtvaardigd. Uitgaande van deze rijksbetrokkenheid zal de afdekking van de exploitatietekorten via een afkoopsom worden beëindigd. De exploitant zal daartoe een bedrijfsplan opstellen, waarin onder andere zal worden opgenomen de benodigde investeringen en de exploitatie-prognose. De noodzakelijke luchtzijdige investeringen die samenhangen met de rijksbetrokkenheid, komen voor rekening van het Rijk. Het Rijk zal zich terugtrekken als aandeelhouder uit de luchthaven Maastricht. De bijdrage van het Rijk in de afdekking van de exploitatietekorten van de LVNL blijft conform Relus gehandhaafd.

Nader uitgewerkt betekent dit dat, mede op basis van het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit van Rijksweg een bedrag van 71,4 miljoen en vanwege de Provincie 23,2 miljoen beschikbaar is, in totaal 94,6 miljoen. Dit bedrag is maximaal beschikbaar voor de noodzakelijke luchtzijdige investeringen, inclusief eventuele investeringen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging die nodig zijn voor een voortgezet gebruik van de Noordzuidbaan. De mate van beschikbaar stellen van dit bedrag is afhankelijk van het door de luchthaven aan te tonen nut en noodzaak van deze investeringen. Vervolgens zullen Rijk en Provincie op basis van een door de luchthaven op te stellen bedrijfsplan de afkoopsom bepalen conform het Relus beleid. De op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen voor Nieuw Rotterdam Airport zullen, aangezien er is besloten dat niet tot aanleg van een nieuw vliegveld bij Rotterdam wordt overgegaan, worden aangewend voor de uitvoering van het Relus beleid, eventuele schaderegelingen voor de luchthaven Maastricht en voorfinanciering van de isolatiekosten rond deze luchthaven.

5. Knooppunt Born c.a.

De regio Born, gelegen ten noorden van Sittard, heeft een spilfunctie in het industriële complex Zuid-Limburg. Na sluiting van de mijnen is bewust hier de automobielenfabriek gesitueerd. De gunstige ligging van Born bij het Julianakanaal maakte het mogelijk ter plekke de nodige andere bedrijvigheid te situeren in combinatie met een rail- en barge-terminal, waardoor hier sprake is van een multimodaal overslagpunt dat van groot belang is voor het goederenvervoer van en naar Zuid-Limburg (met een werkgelegenheidsbelang van 30 000 arbeidsplaatsen: onder meer DSM). Born heeft de status van Transeuropean Inland Terminal.

Momenteel zijn er binnen het knooppunt Born diverse ontwikkelingen gaande die deel uitmaken van de «operatie Bottleneck». Bottleneck beoogt een verdere industrieel-logistieke ontwikkeling van het multimodale knooppunt Born en bestaat uit de verdere uitbouw van het multimodaal ontsloten bedrijventerrein Holtum-Noord, uit het ontwikkelen van het industrial Parc Swentibold, dat aansluitend aan Nedcar gesitueerd is, de vestiging van logistieke bedrijvigheid, de noodzakelijke aanpassing

van de hoofd infrastructuur (weg, water en spoor) in deze regio en de inpassing van deze logistiek-industriële activiteiten in de omgeving; hiertoe is het landschapspark «Susteren» gedacht.

Het betreft de volgende projecten:

a. Bedrijventerrein Holtum-noord

Voor de groei van de overslag faciliteiten voor de industrie in Zuid-Limburg en directe omgeving, maar ook voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid zal dit gebied uitgebreid worden met circa 30 ha. Knelpunten zijn er gelegen bij de aanhaking van het bedrijventerrein op het hoofd wegennet (A2); ter ontlasting van woongebieden is een nieuwe ontsluiting aan de noordzijde noodzakelijk.

b. Industrial Park Swentibold (IPS)

Binnen de automobielenindustrie is sprake van hevige concurrentie: om daaraan het hoofd te kunnen bieden concentreert NedCar zich op de kernactiviteiten.

Verwacht wordt dat bij de opzet van de productie van de opvolgers van de huidige modellen (circa 2003), vele honderden arbeidsplaatsen zullen verschuiven naar toeleveranciers.

Deze arbeidsplaatsen zijn alleen te behouden voor Limburg indien direct om het bedrijf heen ruimte is voor de toeleveranciers die de betreffende activiteiten van NedCar wensen over te nemen. Alleen bij locatie direct om NedCar heen mag verwacht worden dat de logistieke voordelen opwegen tegen de hogere kosten van produceren in Nederland, vergeleken met bijvoorbeeld Oost-Europa.

c. Infrastructurele aspecten

De volgende infrastructuurle aanpassingen zijn noodzakelijk:

- beweegbaar maken van bruggen in Echt en Roosteren
- de noordelijke ontsluiting van Holtum-Noord
- de aanleg van het oostelijk deel van de N296 en de aansluiting ervan op de A2
- de aanleg van de N297n tot aan de Duitse grens en de capaciteitsvergroting van de aansluiting op de A2

Het Rijk en de Provincie hebben afspraken gemaakt over de financiering van dit pakket. Het Rijk zal een bijdrage leveren tot een bedrag van 204 miljoen. Uitgangspunt is dat de financiering van de Rijksbijdrage budgettair neutraal zal plaatsvinden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
G. Ybema