

Vergaderjaar 2004–2005

25 089

Maastricht Aachen Airport

Nr. 21

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 16 december 2004

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van 11 november 2004 inzake de aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet jo. Artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening betreffende de zonering van het luchtvaartterrein Maastricht (25 089, nr. 20). De minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze vragen, mede namens de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voorzien van een inleiding, beantwoord bij brief van 16 december 2004.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Buijs

De griffier van de commissie,
Van der Leeden

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Veenendaal (VVD), Dijsselbloem (PvdA), ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijsen (PvdA), Samsom (PvdA) en Veenendaal (VVD).
Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Oplaat (VVD), Boelhouwer (PvdA), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer-Kaya (D66), Gerkens (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Wolfsen (PvdA) en Oplaat (VVD).

Inbreng van de leden van CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat de voorliggende aanwijzing een uitwerking van de PKB is. Zij willen hierover de volgende vragen stellen:

1. Wanneer wordt er een bestuursakkoord met de gemeente Meerssen gesloten, waarin wordt vastgelegd hoe wordt omgegaan met (klein-schalige) inbreidingen binnen de externe veiligheidscontour en met woningbouwmogelijkheden voor nu en in de toekomst?
2. Hoe staat de regering tegenover het standpunt van de gemeente Meerssen dat het Rijk alle directe en indirecte kosten moet vergoeden die de gemeente heeft gemaakt als gevolg van het uitvoeren van rijks-beleid, zoals het opnemen van de externe veiligheidscontour en de geluidscontouren in het bestemmingsplan?
3. Wat is de regering voornemens te doen als mocht blijken dat de bedrijfseconomische resultaten van luchthaven Maastricht Aachen Airport achterblijven en er daardoor sprake zou zijn van een te ruime vergunning?

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie

4. Kan de regering nader verslag doen van het bestuurlijk overleg, de advisering van de de Rijksplanologische Commissie/ Rijksmilieuhygiënische Commissie en de advisering voor de Commissie voor de MER?
5. Kan de regering een toelichting geven op de ambities van Maastricht Aachen Airport op de korte en middellange termijn en daarbij aangeven in hoeverre onderhavige aanwijzing volstaat?
6. Welke gevolgen hebben onderhavige besluiten exact voor de openingstelling van de luchthaven in de (randen van de) nacht?
7. Wat zijn de gevolgen van de uitbreiding van de verschillende geluid-zones en hoeveel woningen bevinden zich in deze zones (35 en 20 KE)?
8. Hoe worden de gevolgen ingeschat van de aanpassingen van de routestructuur naar Maastricht Aachen Airport?
9. Welke juridische procedures kunnen volgen na onderhavige aanwijzingen?
10. Hoe verhouden deze besluiten zich tot de plannen voor decentralisatie van de regelgeving voor regionale luchthavens en welke rol heeft de provincie gespeeld c.q. speelt de provincie hierbij?
11. Welke inspanningen worden verricht om de overlast door de kleine luchtvaart terug te dringen en welke mogelijkheden bieden onderhavige besluiten hiertoe?
12. Welke maatregelen zijn voorzien om de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven te toetsen (monitoren) en/of te verbeteren?

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennis genomen van het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport en zien af van een verdere inbreng.

Inbreng van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben ernstige bedenkingen bij het aanwijzingsbesluit. Graag willen zij helder inzicht in de overleggen die zijn gepleegd voorafgaande aan de ontwerp-aanwijzing. In de toelichting op het aanwijzingsbesluit wordt niet inzichtelijk gemaakt waarom de gemeente Margraten niet op de door haar gewenste wijze bij de aanwijzingsprocedure is betrokken. Met name in het geval van de gemeente Margraten, waarin een gemeente voor het eerst binnen een 20Ke geluidszone komt te liggen, is vooroverleg geboden.

13. De leden van de SP-fractie merken op dat de 20Ke geluidszone is gelegen binnen het Habitatgebied Bemelerberg/Schiepersberg. De effecten van de voorgenomen aanwijzing op gebieden die worden aangewezen als Habitatgebied zijn niet inzichtelijk en evenmin wordt niet inzichtelijk gemaakt of er sprake is van mogelijke strijdigheid met Habitatrichtlijnen. Volgens deze leden dienen bij nieuwe activiteiten eventuele schadelijke gevolgen voor de natuur onderzocht te worden en heeft deze passende beoordeling niet plaatsgevonden. In het aanwijzingsbesluit is bovendien geen rekening gehouden met het eventuele aanwijzen van het gebied als een nationaal landschap conform de Nota Ruimte. Deze leden willen dit graag verduidelijkt zien, voordat de Europese Commissie aan de bel trekt.
14. De leden willen de regering tevens verzoeken een duidelijk beeld te geven van alle milieugevolgen van het aanwijzingsbesluit. Dat betekent dus ook eventuele cumulatieve effecten van combinaties met overig buitenlands vliegverkeer.
15. Volgens de leden van de SP-fractie is er momenteel geen duidelijkheid over het al dan niet beperken van woningbouw binnen de 20Ke contour en daarbij verwijzen deze leden naar Schiphol, waar dat wel al is gebeurd. Het SER-advies over de Nota Ruimte bepleit voor het 20 Ke gebied rondom Schiphol geen uitbreiding van gevoelige bestemmingen (=geen nieuwbouw). Wat is uw mening hierover?
16. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Margraten heeft erop gewezen dat het huidige aanwijzingsbesluit in strijd is met het beleid rondom de luchthaven tot nu toe. Uit het oogpunt van geluidsoverlast zijn er onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefklimaat in de regio. Ook de Commissie 21 voor het luchtvaartterrein Maastricht wil in haar advies een verduidelijking met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de luchthaven nu dit geen «onaanvaardbare consequenties voor het wonen leefklimaat in de regio» meer heeft. Daarnaast stemt het aanwijzingsbesluit niet conform artikel 18 van de luchtvaartwet overeen met de van kracht zijnde PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Een aanwijzingsbesluit dient in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde PKB en deze leden willen hier graag een toelichting op.

Al met al zijn er teveel onduidelijkheden voor de leden van de SP-fractie in te stemmen met dit aanwijzingbesluit. De grote nadelige effecten voor de directe omgeving van de luchthaven en de nadelige natuur- en milieueffecten zijn voor deze leden reden om de regering op te roepen dit besluit te herzien en meer rekening te houden met deze gevolgen.

Inbreng van de leden van de GroenLinks-fractie

17. De leden van de fractie van GroenLinks betreuren het feit dat de in de brief genoemde aanwijzing aanwijzing slechts op deze schriftelijke wijze wordt afgehandeld. De leden gaan er van uit dat het aan de Kamer is om de aanwijzing, al dan niet aangepast, goed te keuren of af te keuren. Zo neen, graag hierop een reactie.

Deze leden verwachten dat de aanwijzing om hierna te noemen redenen zeer omstreden is, maar ook juridisch zijn er grote twijfels. Door het slechts op deze uitgekleden wijze behandelen van dit belangrijke besluit is de Kamer volgens deze leden mede verantwoordelijk voor deze gevolgen.

18. De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat het besluit over Maastricht Aachen Airport een volstrekt eenzijdig besluit is. Het ondernemingsplan van de luchthaven is feitelijk zonder discussie integraal vertaald in deze aanwijzing. Het is duidelijk dat dit besluit, wat ruimte geeft voor veel meer vliegbewegingen, waaronder op het zeer

- vroege uur van 6.00 uur, veel schade toe zal brengen. Deze leden doelen hiermee op vervuiling, verstoring van groene gebieden en geluidsoverlast voor omwonenden. Er zijn ongetwijfeld ook baten. Zijn deze beide zaken op enig moment in een onafhankelijk onderzoek op een rij gezet? Waarom niet?
19. Gezien de commotie over de luchtkwaliteit, de vele slachtoffers die deze vorm van vervuiling jaarlijks eist, de problemen met EU-regelgeving vinden de leden van GroenLinks het van groot belang goed te kijken naar de effecten van deze ruimere aanwijzing op de lokale luchtkwaliteit. Deelt de regering deze analyse? Zo neen, waarom niet?
 20. Klopt het dat een adequate toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit en de Europese normen niet heeft plaatsgevonden? Waarom is deze toetsing achterwege gebleven?
 21. Hebben er berekeningen plaatsgevonden over de concentraties fijn stof en NO₂ in het jaar 2010? Is er getoetst aan de grenswaarden in dit jaar zullen gelden? Zo neen, waarom niet?
 22. Maakt een ontbreken aan toetsingen deze aanwijzing niet juridisch kwetsbaar?
 23. Het vliegveld voegt een hoop vervuiling toe aan een regio met veel verkeer en industrie. Is er onderzoek gedaan naar de wijze waarop dit cumulatieve effect zal uitwerken in relatie tot gezondheid en normen? Zo neen, waarom niet?
 24. De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het vliegveld nu volledig open is van 6.00 uur tot 23.00 uur. Ook voor Schiphol geldt voor het uur tussen 6.00 uur en 7.00 uur het nachtheregime. Eerder stelde de Kamer per motie in het geval van Eelde, dat regionale velden tussen 23.00 uur en 7.00 uur gesloten dienen te zijn. Kan de regering uitleggen waarom Maastricht Aachen Airport al om 6.00 uur open zou moeten?
 25. Is bekend welk deel van de bevolking rond het vliegveld juist door dit uur in de nachtrust gestoord zal worden? Zo niet, waarom zijn deze zaken, zo cruciaal voor dit besluit, niet onderzocht?
 26. Hoe reëel is de aanname dat er vooral tussen 7.00 uur en 8.00 uur en niet tussen 6.00 uur en 7.00 uur gevlogen wordt door vrachtvliegtuigen?
 27. De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de aanwijzing moet passen binnen de contouren van de PKB. Enige afwijking is toegestaan, maar maximaal 2 Ke. Klopt het dat er sprake is van een afwijking van 3,4 Ke ten opzichte van de PKB?
 28. De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat Maastricht Aachen Airport, net als de PKB, in Ke is uitgedrukt. Dit is een oude, wat achterhaalde schaal voor het uitdrukken van de overlast. Zijn er op dit punt juridische problemen te verwachten, zoals deze ook bij vliegveld Eelde optraden? De Raad van State heeft hier in haar uitspraken van 28 juli 1998 (nr E 01.97.03.09), van 11 september 2002 (nr 200100668/1) en met name over Eelde van 3 december 2003 (nr 2002055241/1) duidelijke signalen over afgegeven. Deze leden vragen de regering een inhoudelijke reactie op deze afzonderlijke uitspraken te geven.
 29. De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld dat er door de aanwijzing nu veel meer gevlogen zal worden over stiltegebieden. Hiermee wordt de motie Stellingwerf over stiltegebieden (24 400 XI nr. 58) zelfs niet in de geest ervan uitgevoerd. Wat is de reactie van de regering hierop?
 30. Tenslotte betreuren de leden van de GroenLinks-fractie het ontbreken van een duidelijk beleid, inclusief normen, voor de externe veiligheid van dit regionale vliegveld. Wanneer kunnen deze leden hier op rekenen?

Onlangs heeft de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer u de aanwijzingsbesluiten voor het luchtvaartterrein Maastricht toegestuurd. Naar aanleiding van deze aanwijzing hebben leden van de vaste kamercommissie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 14 december schriftelijk vragen gesteld. Ik stel het zeer op prijs dat de Kamer op deze snelle termijn de aanwijzing voor de luchthaven Maastricht wil behandelen.

Na een interim periode van zes jaar is het een goede zaak dat de luchthaven nu een definitieve aanwijzing krijgt. Hiermee kan in het zuiden van Limburg ook planologische helderheid ontstaan. De aanwijzing betreft de concrete vergunning voor de luchthaven die is gebaseerd op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De PKB is in juni 2003 met u besproken en in mei 2004 van kracht geworden. In de PKB wordt bevestigd dat de luchthaven Maastricht een rol vervult binnen de regionale economie en een onderdeel vormt van de infrastructuur van Limburg. De aanwijzing die nu voor ligt is in lijn met de PKB opgesteld.

1

Wanneer wordt er een bestuursakkoord met de gemeente Meerssen gesloten, waarin wordt vastgelegd hoe wordt omgegaan met (kleinschalige) inbreidingen binnen de externe veiligheidscontour en met woningbouwmogelijkheden voor nu en in de toekomst?

Het Rijk is niet voornemens een afzonderlijk bestuursakkoord te sluiten met de gemeente Meerssen voor de genoemde onderwerpen. Voor externe veiligheid is de regelgeving zoals die nu reeds geldt voor de luchthaven Schiphol uitgangspunt. Dit zal in het kader van de decentralisatie van de regelgeving voor burgerluchthavens in de luchtvaartwetgeving worden opgenomen. Tot dat moment zullen via interim-beleid de externe veiligheidsbepalingen worden geïmplementeerd. De huidige regelgeving met betrekking tot geluid is vastgelegd in het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en het besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL). Deze regels gelden voor alle gemeenten. Provincies en gemeenten kunnen op grond van het Interim-beleid met betrekking tot externe veiligheid en op grond van de bepalingen in het BGGL en het BGKL zelf de aanvaardbaarheid van bouwplannen beoordelen.

2

Hoe staat de regering tegenover het standpunt van de gemeente Meerssen dat het Rijk alle directe en indirecte kosten moet vergoeden die de gemeente heeft gemaakt als gevolg van het uitvoeren van rijksbeleid, zoals het opnemen van de externe veiligheidscontour en de geluidscontouren in het bestemmingsplan?

De kosten die gemoeid zijn met het tot stand brengen dan wel het aanpassen van een bestemmingsplan komen voor rekening van de gemeente. Dit is vastgelegd in de WRO-aanwijzing. De kosten voor ontwikkeling van bestemmingsplannen behoren tot de normale bestuurslasten van een gemeente. De middelen daarvoor komen uit de Algemene Uitkering van het Gemeentefonds.

3

Wat is de regering voornemens te doen als mocht blijken dat de bedrijfseconomische resultaten van luchthaven Maastricht Aachen Airport achterblijven en er daardoor sprake zou zijn van een te ruime vergunning?

Op grond van artikel 27 van de Luchtvaartwet heeft de minister van Verkeer en Waterstaat nu de mogelijkheid om, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

de aanwijzing aan te passen. Gelet echter op de voorgenomen decentralisatie van de burgerluchthavens in Nederland mag worden verwacht dat een dergelijk besluit niet meer door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer worden genomen, maar door de provincie.

4

Kan de regering nader verslag doen van het bestuurlijk overleg, de advisering van de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie en de advisering voor de Commissie voor de MER?

In de toelichting op de aanwijzing is in paragraaf 1.3 een samenvatting van het bestuurlijk overleg over het voorontwerp opgenomen. De adviezen van de Rijksplanologische Commissie/Rijksmilieuhygiënische Commissie en de Commissie voor de MER zijn achtereenvolgens als bijlage I en bijlage L aan de aanwijzing toegevoegd. In de toelichting op de aanwijzing Luchtvaartwet is aangegeven hoe met de adviezen is omgegaan.

5

Kan de regering een toelichting geven op de ambities van Maastricht Aachen Airport op de korte en middellange termijn en daarbij aangeven in hoeverre onderhavige aanwijzing volstaat?

De ambities van Maastricht Aachen Airport hebben ook ten grondslag gelegen aan de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In het Strategisch Ondernemingsplan van de exploitant wordt voor het jaar 2015 uitgegaan van een groei tot 35 402 bewegingen met grotere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de Ke-berekening) en een afname van het aantal bewegingen met kleinere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de bkl-berekening) van circa 57 000 in 1999 tot 30 000. De verwachte marktvraag in 2015, zoals die is vastgesteld door de exploitant, is mogelijk door de aanwijzing, met de kanttekening dat door het vertrek van de Nationale Luchtvaartschool naar Portugal de bkl-geluidszone (kleine luchtvaart) is verkleind.

De algemene teruggang van de luchtvaart als gevolg van de aanslagen in 2001 in New York en de SARS epidemie, betekent niet dat de verwachtingen voor de langere termijn voor de luchthaven Maastricht niet realistisch zijn.

6

Welke gevolgen hebben onderhavige besluiten exact voor de openstelling van de luchthaven in de (randen van) de nacht?

In het aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet is bepaald dat de luchthaven Maastricht Aachen Airport is gesloten voor luchtverkeer van 23.00 uur tot 06.00 uur.

Deze nachtsluiting geldt niet voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen ten behoeve van reddingsacties, hulpverlenings- of regeringsvluchten. Voorts bestaat de mogelijkheid voor vertraagde vluchten om in bepaalde, in het aanwijzingsbesluit vastgelegde, omstandigheden nog een start of een landing uit te voeren tussen 23.00 uur en 24.00 uur (de zogenoemde extensieregeling).

Overigens kan worden opgemerkt dat de genoemde nachtsluiting en de uitzonderingen daarop gelijk zijn aan de gebruiksmogelijkheden die in het Interim-aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Maastricht tot 31 december 2004 golden. Uit gegevens over de laatste jaren blijkt dat gemiddeld 1 x per week van de extensieregeling gebruik wordt gemaakt. De verwachting

is dat dit gemiddelde niet zal wijzigen. De extensieregeling is ook bij andere regionale luchthavens in gelijke zin van kracht.

7

Wat zijn de gevolgen van de uitbreiding van de verschillende geluidzones en hoeveel woningen bevinden zich in deze zones (35 en 20 KE)?

In de 35 Ke-geluidszone in de aanwijzing bevinden zich 3060 woningen. Dit zijn ruim 200 woningen minder dan in de brief van 7 januari 1999 van het Kabinet aan de Kamer (TK 1998–1999; 25 089 nr. 18) als maximum is vastgesteld. Het aantal woningen in de 20 Ke-geluidscontour is volgens de aanwijzing 23 392. Dit zijn ruim 2 000 woningen meer dan in de genoemde brief is aangegeven. Het streven van het Kabinet om het aantal woningen in de 20 Ke-geluidscontour te reduceren kan niet worden gerealiseerd. Dit wordt veroorzaakt doordat het uitkomsten betreft van geluids-berekeningen *zonder* geluidsafkap. Na de uitspraak van de Raad van State van 3 december 2003, inzake geluidsberekeningen voor luchthaven Eelde, wordt bij nieuwe geluidsberekeningen geen afkap van geluid beneden de 65 dB(A) meer toegepast. Al het geproduceerde vliegtuiggeluid is in de berekeningen voor de geluidszones in de aanwijzing meegeteld. Als gevolg van de voorgeschreven wijziging van de berekeningsmethodiek is het aantal woningen met name in de 20 Ke-geluidscontour hoger dan eerder was berekend *met* de genoemde geluidsafkap. Voor het gebied buiten de 35 Ke-geluidszone gelden geen (bouw) beperkingen. Binnen de 35 KE-geluidszone is nieuwbouw van woningen in principe niet toegestaan. Als gevolg van de 35 Ke-geluidszone in de aanwijzing kunnen van de ongeveer 10 nieuwbouwprojecten van de gemeente Meerssen (400 woningen), 2 nieuwbouwprojecten (in totaal 40 woningen) geen doorgang vinden.

8

Hoe worden de gevolgen ingeschat van de aanpassingen van de route-structuur naar Maastricht Aachen Airport?

De gewijzigde routestructuur in de aanwijzing is het gevolg van aanpassingen in het luchtruim boven en rondom Zuid-Limburg, waarover afspraken zijn gemaakt tussen de Luchtverkeersleiding Nederland en luchtverkeersleidingsorganisaties in buurlanden, die de veiligheid van het luchtruim verhogen. De veranderingen in de routestructuur doen zich voornamelijk voor aan de zuidoostzijde van de luchthaven boven de gemeenten Meerssen, Margraten en Valkenburg aan de Geul. De totale geluidsbelasting boven Zuid-Limburg zal door de wijziging van de routestructuur voor de luchthaven Maastricht niet veranderen, maar er vindt wel een verschuiving plaats van de geluidsbelasting. Hierdoor verschillen de gevolgen van de routestructuur per gemeente. Voor de gemeente Meerssen betekenen de wijzigingen een kleine verschuiving van de 35 Ke-geluidszone en de daaraan verbonden bouwbeperkingen. Met deze gemeente zijn hierover op 7 juni 2004 afspraken gemaakt. Binnen de gemeente Margraten zal het grootste deel van de geluidsbelasting door vliegtuigen zich verplaatsen van de oostzijde van de gemeente naar de noordzijde en vindt enige afname van de geluidsbelasting plaats, omdat één vliegroute boven de gemeente komt te vervallen. Voor de gemeente Valkenburg zal aan de zuidzijde van de gemeente een toename optreden van de geluidsbelasting, omdat het vliegverkeer naar het zuiden voortaan over het grondgebied van deze gemeente vliegt. Voor verder weg gelegen gemeenten geldt dat de vliegtuigen zo hoog vliegen dat de gevolgen op de grond klein zijn. Naar mijn opvatting geven de wijzigingen van de vliegroutes geen onaanvaardbare gevolgen voor Zuid-Limburg.

Welke juridische procedures kunnen volgen na onderhavige aanwijzingen?

Conform de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht bestaat er voor belanghebbenden de mogelijkheid om bezwaar in te dienen tegen de aanwijzingen. Daarna kan beroep in worden gesteld bij de Raad van State tegen de beslissing op bezwaar. Verder bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om ingeval van spoedeisendheid middels een voorlopige voorziening een schorsing van de werking van de aanwijzingen of de beslissing op bezwaar te vragen bij de Raad van State.

Hoe verhouden deze besluiten zich tot de plannen voor decentralisatie van de regelgeving voor regionale luchthavens en welke rol heeft de provincie gespeeld c.q. speelt de provincie hierbij?

De aanwijzingsbesluiten zijn gebaseerd op de huidige regelgeving. Bij de voorbereiding van de onderhavige aanwijzingen is bestuurlijk overleg gevoerd met de provincie Limburg. De provincie heeft daarbij aangegeven met de aanwijzingen te kunnen instemmen. Het draagvlak van de regio is voor de aanwijzingsbesluiten een belangrijk gegeven geweest.

De in de onderhavige aanwijzingen opgenomen milieugrenzen en ruimtelijke beperkingen zullen het uitgangspunt vormen voor de besluiten die van kracht zullen worden bij de inwerkingtreding van de voorgenomen regelgeving voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen na de decentralisatie. Nadien is het aan de provincie Limburg om een eigen luchthavenbesluit vast te stellen.

Welke inspanningen worden verricht om de overlast door de kleine luchtvaart terug te dringen en welke mogelijkheden bieden onderhavige besluiten hiertoe?

In het ondernemingsplan wordt uitgegaan een afname van het aantal bewegingen met kleinere vliegtuigen (vliegtuigen die meetellen in de bkl-berekening) van circa 57 000 in 1999 tot 30 000 in 2015. Dit aantal van 30 000 heeft mede ten grondslag gelegen aan de PKB. Dit aantal heb ik in de aanwijzing verminderd tot 20 000 bkl-vliegtuigbewegingen als gevolg van het verplaatsen van de Nederlandse Luchtvaartschool. De 47 bkl-geluidszone wordt daardoor aanzienlijk kleiner. Ten opzichte van de bestaande situatie heb ik tevens een stringenter regeling in de aanwijzing opgenomen voor de openstelling van het luchtvaartterrein voor het uitvoeren van circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten. In de nieuwe aanwijzing zijn circuits met lichte en zwaardere vliegtuigen in het kader van proef-, les- en oefenvluchten nu alleen doordeweeks toegestaan van 09.00 uur tot 19.00 uur. Met goedkeuring van de exploitant kunnen vliegtuigen met een gewicht tot maximaal 6 000 kilogram op genoemde dagen tot 23.00 uur circuits in het kader van proef-, les- en oefenvluchten uitvoeren. Voor proef-, les- en oefenvluchten met zwaardere vliegtuigen is het luchtvaartterrein op deze dagen na 19.00 uur gesloten.

Welke maatregelen zijn voorzien om de luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven te toetsen (monitoren) en/of te verbeteren?

Voor de luchtkwaliteit in de omgeving van het vliegveld is het wegverkeer op de autosnelweg A2 de dominante bron. De berekeningen van TNO laten dit ook duidelijk zien. De bijdrage van de luchthaven bedraagt 1% in

2000 en groeit naar 2% in 2015. De bijdrage van het verkeer ligt tussen 15 tot 20%. In de directe omgeving van het luchtvaartterrein ligt het regionale meetstation van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Wijnantsrade-Opfergeltstraat). Hierdoor wordt ook een beeld gegeven van de luchtkwaliteit in de omgeving van het vliegveld. Een regionaal meetstation staat op de meest kritische plaats en geeft een integraal beeld van de luchtkwaliteit.

In de toekomst is er sprake van autonome groei van het wegverkeer, maar zullen de emissies vanwege dit verkeer op de autosnelweg A2 afnemen door het schoner worden van de voertuigen. Indien de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit niet worden overschreden worden extra maatregelen verder niet geïndiceerd.

Een zinvolle aanpak van het grootschalige fijn stof probleem kan alleen plaatsvinden door het treffen van (internationale) bronmaatregelen. Het Nationaal luchtkwaliteitsplan 2004 dat naar verwachting in januari 2005 gereed zal zijn zal aangeven welke maatregelen voor PM10 (fijn stof) getroffen worden.

13

De leden van de SP-fractie merken op dat de 20Ke geluidszone is gelegen binnen het Habitatgebied Bemelerberg/Schiepersberg. De effecten van de voorgenomen aanwijzing op gebieden die worden aangewezen als Habitatgebied zijn niet inzichtelijk en evenmin wordt niet inzichtelijk gemaakt of er sprake is van mogelijke strijdigheid met Habitatrichtlijnen. Volgens deze leden dienen bij nieuwe activiteiten eventuele schadelijke gevolgen voor de natuur onderzocht te worden en heeft deze passende beoordeling niet plaatsgevonden. In het aanwijzingsbesluit is bovendien geen rekening gehouden met het eventuele aanwijzen van het gebied als een nationaal landschap conform de Nota Ruimte. Deze leden willen dit graag verduidelijkt zien, voordat de Europese Commissie aan de bel trekt.

Het Habitat-gebied Bemelerberg/Schiepersberg zal komen te vallen binnen de 20 Ke-geluidscontour, maar er treden geen significante effecten op in dit gebied door de luchthaven Maastricht. De gewijzigde startroute loopt aan de noordkant over dit gebied. Momenteel loopt een route over de oostzijde. De vlieghoogtes van de vliegtuigen boven het gebied liggen op minimaal 2000–3000 voet. Uit onderzoek voor de MER PKB Luchtvaart-terreinen Maastricht en Lelystad valt af te leiden dat bij een vlieghoogte van minimaal 2000 voet boven de natuur- en stiltegebieden (inclusief Habitatgebieden) hooguit een milde vorm van verstoring te verwachten is. Bij deze vlieghoogte zijn vooral effecten te verwachten bij vogelsoorten. Het Habitat-gebied Bemelerberg/Schiepersberg is aangewezen als Habitat-gebied vanwege de aanwezigheid van vleermuizen en een paddesoort. Deze diersoorten zijn uitgesproken nachtactieve soorten en op dat tijdstip is de luchthaven gesloten. Versturende effecten zijn dan ook nauwelijks te verwachten. Op basis hiervan is de conclusie gerechtvaardigd dat er geen significante effecten optreden en recht wordt gedaan aan de juridische bescherming van het Habitat-gebied Bemelerberg/Schiepersberg.

14

De leden willen de regering tevens verzoeken een duidelijk beeld te geven van alle milieugevolgen van het aanwijzingsbesluit. Dat betekent dus ook eventuele cumulatieve effecten van combinaties met overig buitenlands vliegverkeer.

Kortheidshalve verwijs ik voor de informatie over de milieugevolgen naar het Milieueffectrapport aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport. Tevens is de informatie hierover opgenomen in de Aanwijzing in het onderdeel overwegingen en besluit. Het Aanwijzingsbesluit geeft een

maximale geluidsruimte aan de luchthaven en reguleert het vliegverkeer in de nabijheid van het vliegveld. Eventueel buitenlands vliegverkeer vliegt op grotere afstand en hoogte en wordt niet door deze Aanwijzing gereguleerd. Er was derhalve geen aanleiding om onderzoek te laten uitvoeren naar de eventuele cumulatieve effecten van combinaties met overig buitenlands vliegverkeer.

15

Volgens de leden van de SP-fractie is er momenteel geen duidelijkheid over het al dan niet beperken van woningbouw binnen de 20Ke contour en daarbij verwijzen deze leden naar Schiphol, waar dat wel al is gebeurd. Het SER-advies over de Nota Ruimte bepleit voor het 20 Ke gebied rondom Schiphol geen uitbreiding van gevoelige bestemmingen (=geen nieuwbouw). Wat is uw mening hierover?

In de huidige regelgeving voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen gelden geen ruimtelijke beperkingen binnen de 20 Ke-geluidscontour. De beperkingen gelden alleen binnen de 35 Ke-geluidszone. De 35 Ke-geluidszone is vastgelegd in de aanwijzingen. De ruimtelijke beperkingen binnen de 20 Ke-geluidscontour zoals aangegeven in de Nota Ruimte zijn alleen van toepassing rond de Luchthaven Schiphol.

16

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Margraten heeft erop gewezen dat het huidige aanwijzingsbesluit in strijd is met het beleid rondom de luchthaven tot nu toe. Uit het oogpunt van geluidsoverlast zijn er onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefklimaat in de regio. Ook de Commissie 21 voor het luchtvaartterrein Maastricht wil in haar advies een verduidelijking met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de luchthaven nu dit geen «onaanvaardbare consequenties voor het wonen leefklimaat in de regio» meer heeft. Daarnaast stemt het aanwijzingsbesluit niet conform artikel 18 van de luchtvaartwet overeen met de van kracht zijnde PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Een aanwijzingsbesluit dient in overeenstemming te zijn met een van kracht zijnde PKB en deze leden willen hier graag een toelichting op.

De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad is in de eerste helft van 2003 besproken met de betrokken bestuurders van provincie en gemeenten. De conclusie was dat de PKB op breed draagvlak kon rekenen. In juni 2003 is de PKB vervolgens door de Tweede Kamer en in september door de Eerste Kamer geaccordeerd. Met het vaststellen van de PKB is het beleid en de beschikbare ruimte voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven vastgesteld.

De in de aanwijzing opgenomen 35 Ke-geluidszone wijkt aan de zuidzijde van het luchtvaartterrein af van de indicatieve 35 Ke-geluidszone uit de PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. De PKB Luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad sluit afwijking van de daarin opgenomen indicatieve 35 Ke-geluidszone niet uit, een eventuele afwijking mag echter in beginsel niet meer dan 2 Ke bedragen en dient te worden gemotiveerd. De plaatselijke overschrijding aan de zuidzijde van het luchtvaartterrein bedraagt 3,4 Ke, maar leidt niet tot een vergroting van de capaciteit van de luchthaven. De overschrijding wordt gedeeltelijk gecompenseerd aan de zuidwestzijde van het luchtvaartterrein waar de Ke-geluidszone tot maximaal 1,1 Ke binnen de indicatieve 35 Ke-geluidszone van de PKB blijft. De routewijziging en het gebruik van ILS aan de zuidzijde leveren voorts een verbetering op van de geluidssituatie in de gemeente Maastricht (1 500 woningen minder in de 20 Ke-contour).

In het MER zijn de milieueffecten van de uitbreiding onderzocht. Ik ben van mening dat de met de aanwijzing beschikbaar te stellen ruimte voor verdere ontwikkeling van de luchthaven niet leidt tot onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefklimaat in de regio. Inderdaad overschrijdt de 35 Ke-geluidszone in de aanwijzing de 35 Ke-geluidszone in de PKB in het zuidoosten van de luchthaven. Echter, voor het voorkomen van deze overschrijding zou een reductie van het vliegverkeer van en naar de luchthaven met 16 % noodzakelijk zijn. In dat geval kan van een rendabele exploitatie van de luchthaven geen sprake zijn. Gelet op deze consequentie acht ik de betreffende overschrijding toelaatbaar.

17

De leden van de fractie van Groen Links betreuren het feit dat de in de brief genoemde aanwijzing slechts op deze schriftelijke wijze wordt afgehandeld. De Leden gaan er van uit dat het aan de Kamer is om de aanwijzing al dan niet aangepast, goed te keuren of af te keuren. Zo neen, graag hierop een reactie.

De aan Uw Kamer aangeboden aanwijzing op grond van artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) behoeft niet de uitdrukkelijke instemming van de Tweede Kamer. Artikel 37, tweede lid, WRO bepaalt dat uitsluitend aanwijzingen die niet gebaseerd zijn op een planologische kernbeslissing uitdrukkelijke instemming van de Tweede Kamer behoeven. De onderhavige aanwijzing is echter gebaseerd op de Planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. In dat geval volstaat het door de minister van VROM in kennis stellen van de Tweede Kamer van zijn voornemen om aanwijzingen op grond van artikel 37 WRO te geven. De Luchtvaartwet schrijft eveneens geen instemming van de Tweede Kamer voor ten aanzien van het vaststellen van de aanwijzing op grond van artikel 18 van de Luchtwet. De schriftelijke behandeling van de aanwijzing is mede ingegeven door het feit dat de aanwijzing ex artikel 18 Luchtvaartwet nog dit jaar in werking moet treden. De huidige (Interim-)aanwijzing vervalt op 31 december.

18

De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat het besluit over Maastricht Aachen Airport een volstrekt eenzijdig besluit is. Het ondernemingsplan van de luchthaven is feitelijk zonder discussie integraal vertaald in deze aanwijzing. Het is duidelijk dat dit besluit, wat ruimte geeft voor veel meer vliegbewegingen, waaronder op het zeer vroege uur van 6.00 uur, veel schade toe zal brengen. Deze leden doelen hiermee op vervuiling, verstoring van groene gebieden en geluidsoverlast voor omwonenden. Er zijn ongetwijfeld ook baten. Zijn deze beide zaken op enig moment in een onafhankelijk onderzoek op een rij gezet? Waarom niet?

De Aanwijzing Maastricht Aachen Airport is gebaseerd op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad die door de Tweede en Eerste Kamer is vastgesteld. De Aanwijzing gaat uit van dezelfde uitgangspunten met betrekking tot de ambities van de luchthaven. Voor de Aanwijzing is gebruik gemaakt van een aantal bronnen van informatie. De milieueffecten zijn onderzocht in het MER Aanwijzing en zonering Maastricht Aachen Airport, de effecten over de exploitatie van de luchthaven zijn afkomstig uit het Strategisch Ondernemingsplan van de exploitant, voor de afweging is verder van belang de informatie over de ontwikkeling van het bedrijventerrein bij de luchthaven en de informatie van de Luchtverkeersleiding Nederland over de nieuwe routestructuur. Ik heb op basis hiervan een afweging gemaakt over de toekomstige gebruiksruimte van de luchthaven en heb daarbij beoordeeld of de milieueffecten van het

besluit aanvaardbaar zijn. De luchthaven kan zich zodanig ontwikkelen dat zij rendabel kan zijn; de veiligheidssituatie wordt verbeterd door de maatregelen aangaande de baandrempel, routestructuur en het Instrument Landing Systeem; de geluidsbelasting voor de omgeving wordt niet groter dan de voorwaarden van het Kabinet uit 1999 en de beperkingen voor nieuwe woningbouw zijn gering. Het Aanwijzingsbesluit wordt ook gesteund door de provincie Limburg voor wie de bereikbaarheid door de lucht van Limburg en de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijvigheid belangrijk zijn.

Ten aanzien van de verwachte geluidsoverlast verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 7, 16 en 25. In het MER is onderzoek gedaan naar de verwachte effecten van vervuiling en versterking in de omgeving van de luchthaven. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling van de luchthaven geen significante effecten op natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven zal hebben. De bijdrage aan de luchtverontreiniging in de omgeving van de luchthaven is gering. De bijdragen van het wegverkeer en de industriële bedrijvigheid in de omgeving van de luchthaven zijn aanzienlijk groter. Ook deze uitkomsten zijn opgenomen in het MER bij de aanwijzing.

19, 20 en 21

Gezien de commotie over de luchtkwaliteit, de vele slachtoffers die deze vorm van vervuiling jaarlijks eist, de problemen met EU-regelgeving vinden de leden van GroenLinks het van groot belang goed te kijken naar de effecten van deze ruimere aanwijzing op de lokale luchtkwaliteit. Deelt de regering deze analyse? Zo neen, waarom niet?

Klopt het dat een adequate toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit en de Europese normen niet heeft plaatsgevonden? Waarom is deze toetsing achterwege gebleven?

Hebben er berekeningen plaatsgevonden over de concentraties fijn stof en NO₂ in het jaar 2010? Is er getoetst aan de grenswaarden in dit jaar zullen gelden? Zo neen, waarom niet?

Vanwege het belang van luchtkwaliteit is bij deze aanwijzing gekeken naar de effecten van de aanwijzing op de lokale luchtkwaliteit. Het zichtjaar van de aanwijzing is 2015. De luchtkwaliteit in het MER is daarom berekend voor dit jaar en getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit, die gelden vanaf 2010. Uit de berekeningen van het MER kan worden afgeleid dat de NO₂ concentratie rondom de autosnelweg A2 van 2000 tot 2015 afneemt van ruim 40 mg/m³ tot 37mg/m³. Uitgaande van een evenredige afname in de tijd zou NO₂ dan in het jaar 2010 geen probleem zijn.

Voor PM10 (fijn stof) zou blijken metingen van het regionale meetstation alleen de 24-uurswaarde een probleem vormen. De norm voor PM10 wordt echter nagenoeg in heel ons land overschreden. Een zinvolle aanpak van het grootschalig fijn stof probleem kan alleen plaats vinden door het treffen van (internationale) bronmaatregelen. Het Nationaal Luchtkwaliteitsplan 2004 dat naar verwachting in januari 2005 gereed zal zijn zal aangeven welke maatregelen voor PM10 getroffen worden.

Er zijn evenwel geen specifieke berekeningen voor 2010 uitgevoerd. In het licht van de recente jurisprudentie van de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State heb ik daarom TNO opdracht gegeven om extra onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit in 2010. Aan het onderzoek wordt op dit moment de laatste hand gelegd.

22

Maakt het ontbreken aan toetsingen deze aanwijzing niet juridisch kwetsbaar.

De uitkomsten van de toetsingen zullen nog voor het vaststellen van de aanwijzingen bekend zijn en kunnen vervolgens worden ingebracht in eventuele juridische procedures.

23

Het vliegveld voegt een hoop vervuiling toe aan een regio met veel verkeer en industrie. Is er onderzoek gedaan naar de wijze waarop dit cumulatieve effect zal uitwerken in relatie tot gezondheid en normen? Zo neen, waarom niet?

In het milieueffectrapport is bij de berekeningen die voor NO₂ en PM10 zijn uitgevoerd niet alleen gekeken naar de toekomstige emissies van het vliegveld, maar is ook gekeken naar de aanwezige achtergrondconcentratie (immissie). Daarin worden ook de emissies van andere bronnen meegenomen. Daarnaast is in het MER onderzoek gedaan naar de cumulatie van verschillende geluidsbronnen op en rond het luchtvaartterrein.

24

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat het vliegveld nu volledig open is van 6.00 uur tot 23.00 uur. Ook voor Schiphol geldt voor het uur tussen 6.00 uur en 7.00 uur het nachtrecht. Eerder stelde de Kamer per motie in het geval van Eelde, dat regionale velden tussen 23.00 uur en 7.00 uur gesloten dienen te zijn. Kan de regering uitleggen waarom Maastricht Aachen Airport al om 6.00 uur open zou moeten?

Maastricht Aachen Airport wordt door middel van de lijndienst van KLM/KLM exel vier maal per dag aangesloten op het wereldwijde KLM netwerk vanaf Schiphol. Meer dan 90% van de passagiers op de lijndienst naar Amsterdam maakt gebruik van deze overstapmogelijkheden. De eerste uitgaande vlucht van MAA naar Schiphol vertrekt om 06.15 uur en sluit aan op het eerste uitgaande blok van KLM op Schiphol. Indien de openingstijd van MAA verschuift naar 07.00 uur, vervallen deze vroege aansluitmogelijkheden. Passagiers (veelal zakenreizigers) zullen alternatieven zoeken vanaf omringende luchthavens (Brussel, Düsseldorf, Keulen), waardoor het draagvlak van de route vanuit de luchthaven Maastricht sterk verminderd wordt en de levensvatbaarheid van de route op het spel komt te staan.

De nieuwe eigenaren van MAA willen de luchthaven onder meer ontwikkelen in het segment low cost airlines. Daarbij is stationering van een of meer vliegtuigen aan de orde. Voor stationering is een absolute voorwaarde dat de openstellingstijd minstens 17 uur bedraagt. Indien die voorwaarde niet wordt vervuld zullen gegadigde airlines kiezen voor nabijgelegen, buitenlandse luchthavens die allen wel een nachtopenstelling hebben.

Maastricht Aachen Airport is voor enkele vracht airlines de Noordwest-Europese hub en speelt daardoor een rol in de totale distributieketen van de airlines. De distributie van goederen die via MAA worden aangevoerd vindt plaats volgens strakke tijdschema's, waarin de openingstijden van de luchthaven essentieel zijn. Strakke tijdschema's gelden uiteraard eveneens voor uitgaande vracht.

25

Is bekend welk deel van de bevolking rond het vliegveld juist door dit uur in de nachtrust gestoord zal worden? Zo niet, waarom zijn deze zaken, zo cruciaal voor dit besluit, niet onderzocht?

Een groot gedeelte van de omwonenden slaapt nog in de periode 06.00 uur tot 7.00 uur. Niet bekend is welk deel hiervan door het vliegverkeer in die periode daadwerkelijk in de slaap wordt gestoord. Zoals u weet is rond de luchthaven Schiphol een onderzoek verricht naar slaapverstoring door luchtverkeer. In het oordeel van het kabinet over het slaapverstoringsonderzoek met betrekking tot de luchthaven Schiphol zal gezien worden welke consequenties de uitkomsten van dit onderzoek zullen hebben voor de openingstijden voor regionale en kleine luchtvaartterreinen.

26

Hoe reëel is de aanname dat er vooral tussen 7.00 uur en 8.00 uur en niet tussen 6.00 uur en 7.00 uur gevlogen wordt door vrachtvliegtuigen?

Deze aanname is niet gebruikt in de aanwijzing. In het MER is aangegeven dat Maastricht Aachen Airport bij stijgende vrachtvolumes de vlieg-schema's van airlines zal proberen te beïnvloeden, wellicht door tarief-differentiatie. Op dit moment en binnen de heersende concurrentieverhoudingen met nabijgelegen luchthavens, is dit niet reëel.

27

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de aanwijzing moet passen binnen de contouren van de PKB. Enige afwijking is toegestaan, maar maximaal 2 Ke. Klopt het dat er sprake is van een afwijking van 3,4 Ke ten opzichte van de PKB?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 16.

28

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat Maastricht Aachen Airport, net als de PKB, in Ke is uitgedrukt. Dit is een oude, wat achterhaalde schaal voor het uitdrukken van de overlast. Zijn er op dit punt juridische problemen te verwachten, zoals deze ook bij vliegveld Eelde optraden? De Raad van State heeft hier in haar uitspraken van 28 juli 1998 (nr. E 01.97.03.09) van 11 september 2002 (nr. 200100668/1) en met name over Eelde van 3 december 2003 (nr. 2002055241/) duidelijke signalen over afgegeven. Deze leden vragen de regering een inhoudelijke reactie op deze afzonderlijke uitspraken te doen.

Op grond van artikel 25 van de Luchtvaartwet en de Regeling geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668; laatstelijk gewijzigd bij Stb. 1998, 413) is voor de regionale en kleine luchtvaartterreinen de Kosten-eenheid (Ke) de eenheid waarmee de geluidsbelasting van onder meer landende en stijgende vliegtuigen van ten minste 6000 kg en helikopters wordt weergegeven. In de uitspraken van 28 juli 1998 (nr E 01.97.03.09) van 11 september 2002 (nr 200100668/1) van de Raad van State worden kanttekeningen geplaatst bij de geldigheidsduur van deze rekeneenheid omdat daarin niet de geluidsbelasting van stijgende en landende vliegtuigen beneden de 65 dB(A) wordt meegerekend (de zogenoemde 65 dB(A)-afkap). In de uitspraak van de Raad van State van 3 december 2003 (nr. 2002055241/) beoordeelt de Raad de berekening van de Ke-geluidszone voor het luchtvaartterrein Eelde om die reden in strijd met het bepaalde in artikel 25. Artikel 25 bepaalt immers de vaststelling van grenswaarden voor de maximaal toegelaten (totale) geluidsbelasting door stijgende en landende vliegtuigen. De minister van VROM stelt de grenswaarde vast in het BGGL en BGKL.

Naar aanleiding van de laatst genoemde uitspraak van de Raad van State heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij besluit van 1 oktober 2004 (Stcrt 2004, 194) het voorschrift voor de berekening van de

geluidsbelasting in Kosteneenheden in die zin gewijzigd dat voor geluidszones die (op)nieuw worden vastgesteld de geluidsbelasting van landende en startende vliegtuigen zonder de 65 dB(A)-afkap worden berekend. Gelet hierop is de geluidsbelasting voor de luchthaven Maastricht berekend zonder afkap en daarmee in overeenstemming met het bepaalde in artikel 25 van de Luchtvaartwet. Met het oog hierop wordt verwacht dat de aanwijzingen op dit punt een toets door de rechter zullen doorstaan. In het kader van de nieuwe wet- en regelgeving wordt gewerkt aan nieuwe normstelling voor geluid. In dat kader zal de geluidsbelasting uitgedrukt worden in Lden.

29

De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld dat er door de aanwijzing nu veel meer gevlogen zal worden over stiltegebieden. Hiermee wordt de motie Stellingwerf over stiltegebieden (24 400 XI nr. 58) zelfs niet in de geest ervan uitgevoerd. Wat is de reactie van de regering hierop?

De motie Stellingwerf over vliegen boven stiltegebieden betreft de kleine luchtvaart (vliegtuigen lichter dan 6000 kg). Over de uitvoering van deze motie is de Tweede Kamer geïnformeerd per brief van 12 oktober 2004 (TK 2004–2005 26 893 nr. 52). Hierbij kan voor Maastricht Aachen Airport worden aangetekend dat de kleine luchtvaart verder zal afnemen door het vertrek van de Nationale Luchtvaartschool.

Op grotere afstand van de luchthaven lopen vliegroutes van de grote luchtvaart over stiltegebieden. De vlieghoogte boven deze gebieden bedraagt ruim 3000 voet. Daarnaast is bij vliegroutes ook gekeken naar het vermijden van woonkernen. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat in Maastricht veel minder woningen (1 500) aan geluidsbelasting worden blootgesteld.

30

Tenslotte betreuren de leden van de GroenLinks-fractie het ontbreken van een duidelijk beleid, inclusief normen, voor de externe veiligheid van dit regionale vliegveld. Wanneer kunnen deze leden hier op rekenen?

Het externe veiligheidsbeleid voor burgerluchthavens wordt vastgelegd in nieuwe wetgeving voor regionale en kleine luchthavens in de Wet luchtvaart. Vooruitlopend hierop wordt interim externe veiligheidsbeleid ontwikkeld. Dit zal naar verwachting begin 2005 gereed zijn. Naar verwachting zal in het najaar van 2005 het wetsvoorstel voor Regelgeving burger- en militaire luchthavens bij de Tweede Kamer worden ingediend. De normering ten aanzien van externe veiligheid zal worden uitgewerkt in een AMvB die zijn basis vindt in de nieuwe wetgeving.

Ten behoeve van het Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport zijn externe veiligheidsberekeningen gemaakt en beoordeeld op basis van de effecten in de 10^{-5} en 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontouren.

Om de risico's voor de omwonenden te verminderen is in het aanwijzingsbesluit gekozen om de baandrempel naar het zuiden voor het startend verkeer naar en het landend verkeer vanuit het noorden te verschuiven. Hierdoor wordt op grotere hoogte over het dorp Geverik gevlogen en het risico voor de bewoners vermindert. Het aantal woningen in de 10^{-5} -plaatsgebonden risicocontour is hiermee teruggebracht naar nul. Voorts wordt de vliegveiligheid verhoogd door het verleggen van de routes aan de zuidzijde van de luchthaven, waardoor deze op grotere afstand liggen van Maastricht en het invoeren van een Instrument Landing Systeem aan de zuidzijde van de luchthaven.

Beide maatregelen verminderen aanzienlijk de risico's in het noordelijk deel van Maastricht.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.