

Vergaderjaar 1996–1997

**25 089**

**Maastricht Aachen Airport**

**Nr. 12**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 22 november 1996

Tijdens het debat in de Tweede Kamer op 19 november 1996<sup>1</sup> over Maastricht Aachen Airport heb ik toegezegd u nader te informeren over de vraag wat er in de «Nachtaanwijzing» opgenomen kan worden ten aanzien van het aantal nachtvluchten. Voorts heb ik een reactie toegezegd op motie nr. 7 van de leden Crone en Van Gijzel.

Mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken bericht ik u het volgende.

### **1. Procedure**

Van belang is in het oog te houden in welke fase van het besluitvormingsproces wij nu verkeren. Het gaat er thans om de inzet te bepalen voor de opstelling van de nachtaanwijzing en het MER en voor de onderhandelingen met de exploitant en de regio over de bepaling van de hoogte van de afkoopsom. Het doorlopen van dit traject vergt enkele jaren. De Tweede Kamer heeft, voordat de aanwijzing definitief wordt vastgesteld, desgewenst altijd nog de mogelijkheid haar opvattingen kenbaar te maken. Het is op dit moment niet mogelijk en niet wenselijk om alles al in detail te regelen. Er dient immers nog inspraak en advies in het kader van de aanwijzings- en de merprocedure plaats te vinden.

### **2. Nachtaanwijzing**

Tijdens het debat heb ik toegelicht dat het aantal nachtvluchten één van de invoergegevens voor de berekening van de LAeq-zone is, naast de verwachte vlootsamenstelling (in verband met de geluidsproductie), de periodes waarin geland en gestart wordt, de te vliegen routes en de meteo-gegevens. Deze invoergegevens zullen in de toelichting bij de aanwijzing worden opgenomen. Conform de Luchtvaartwet wordt de eruit resulterende geluidszone die in de aanwijzing is vastgesteld, gehandhaafd; overschrijding van deze zone is niet toegestaan. De invoer-

<sup>1</sup> Zie Handelingen II nr. 10, vergaderjaar 1996–1997.

gegevens zijn als zodanig niet handhaafbaar. Het opnemen van een maximum aantal bewegingen past derhalve niet in de systematiek van de geluidszonering conform de Luchtvaartwet. Bovendien zou het een extra ongewenste beperking betekenen – bovenop die van de geluidszone – indien het indicatieve aantal van 950 nachtvluchten als voorschrift in de aanwijzing zou worden opgenomen en vervolgens op basis daarvan ieder gebruiksplan op grond van het enkele feit dat het meer dan 950 vluchten omvat (hoewel het binnen de geluidszone zou passen) zou worden afgewezen.

Slechts bij de aanwijzings- en zoneringsbesluiten voor enkele terreinen voor de kleine luchtvaart is dit anders geregeld. De reden hiervoor is dat naast kleine luchtvaart (waarvoor een Bkl-geluidszone wordt vastgesteld) vaak sprake is van een beperkt aantal vliegtuigbewegingen dat niet onder de definitie van kleine luchtvaart in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) valt en daarom niet in de Bkl-zone kan worden meegenomen, zoals helikopterbewegingen. Voor deze bewegingen zou in principe een Ke-zone moeten worden vastgesteld. Als het echter gaat om een zeer beperkt aantal bewegingen is het mogelijk dat de Ke-geluidszone valt binnen de grenzen van het luchtvaartterrein. In die gevallen hoeft op grond van de LVW geen geluidszone te worden vastgesteld, maar wordt een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de aanwijzing opgenomen. Het gaat hier dus om het opnemen van een maximum aantal bewegingen *in plaats van* de vaststelling van een Ke-geluidszone.

Overigens zal, bij de vaststelling van de invoergegevens voor de LAeq-zone voor Maastricht Aachen Airport, worden uitgegaan van de stand der techniek ten aanzien van de geluidproductie door vliegtuigen, zoals verwacht wordt dat deze stand is ook nadat de aanwijzing van kracht is geworden. Dit impliceert dat er in de nachtaanwijzing een krappe zone zonder zgn. relatief lawaaige Hoofdstuk 2 toestellen wordt vastgesteld, waarin nauwelijks ruimte is om méér vliegtuigen toe te laten.

Daarbij komt dat de opname van een specifiek aantal nachtvluchten (quoting) tot gevolg heeft dat er geen prikkel voor de exploitant bestaat om binnen de smalle marges van de zone zuinig met de vastgestelde geluidsruimte om te gaan.

Als hij, via onderhandelingen bij het aantrekken van vervoer, zou kunnen bewerkstelligen dat er toestellen de luchthaven aan gaan doen die per saldo minder lawaai produceren dan waar bij de vaststelling van de zone van is uitgegaan, mag hij die vrijkomende geluidsruimte niet benutten, omdat hij aan een quotum gebonden is. De exploitant wordt in dat geval niet geprikkeld te sturen op het efficiënt benutten van de geluidsruimte, maar op maximaliseren van de financiële opbrengst per vliegtuig.

Als er meer (nacht)vluchten met stillere vliegtuigen plaats zouden vinden geeft dit, gegeven de vastgestelde geluidszone, per saldo hetzelfde of minder geluidsoverlast. De grenzen van de geluidszone zijn immers maatgevend. Het gebruik van stillere vliegtuigen levert ook voordelen op buiten de geluidszone.

Overigens zal binnen het kader van het nog op te stellen bedrijfsplan, in de m.e.r.-procedure het effect op de geluidszone van variaties in vloot-samenstelling inzichtelijk gemaakt worden.

Quoting zou, zoals eerder in deze brief al is aangeduid, betekenen dat er in de aanwijzing een voorschrift wordt opgenomen met betrekking tot het maximum aantal vliegtuigbewegingen dat in de nachtelijke periode mag worden uitgevoerd. Het gaat hierbij om een voorschrift ter beperking van de geluidhinder. Een dergelijk voorschrift in de aanwijzing moet zich

tot één of meer uitdrukkelijk bepaalde actoren richten, in dit geval de exploitant van het luchtvaartterrein. Voor de beantwoording van de vraag of een dergelijk voorschrift handhaafbaar is, is het volgende van belang.

Op grond van artikel 32 van de Luchtvaartwet is de exploitant gehouden alle luchtverkeer op het luchtvaartterrein toe te laten met inachtneming van het bij of krachtens de Luchtvaartwet bepaalde. Indien in de aanwijzing (krachtens de Luchtvaartwet) een tot de exploitant gericht voorschrift betreffende een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nachtelijke periode wordt opgenomen, zal de exploitant zich hieraan dienen te houden. Het is echter onduidelijk op grond van welke criteria de exploitant moet gaan bepalen wie 's nachts wel mag landen en wie niet.

De exploitant kan derhalve niet op naleving van zo'n voorschrift worden aangesproken; zo'n voorschrift is niet handhaafbaar met repressieve maatregelen.

Samenvattend zijn wij, op grond van de volgende argumenten, tegen opname van het aantal vliegtuigbewegingen in de aanwijzing:

- het past niet binnen de systematiek van geluidszonering conform de Luchtvaartwet;
- het vormt een extra beperking bovenop de geluidszone;
- het is niet repressief handhaafbaar;
- de zone wordt al heel krap vastgesteld;
- er is geen prikkel om efficiënt met de geluidsruimte om te gaan.

Wat betreft de in de Kamer naar voren gekomen wens om het aantal nachtvluchten te limiteren tot 950, stellen wij als alternatief voor opname in de aanwijzing het volgende voor.

Indien op lange termijn ruimte zou ontstaan voor meer dan 950 nachtvluchten (bijvoorbeeld door een stillere vloot) is het niet vanzelfsprekend dat in het licht van de specifieke Kabinetsbeslissing voor MAA deze ruimte daadwerkelijk en volledig wordt benut voor het accommoderen van meer vluchten.

In de aanwijzing zal worden voorzien dat in zo'n situatie het eventuele extra gebruik van de nachtzone onderwerp zal zijn van overleg tussen de exploitant en vertegenwoordigende organisaties in de omgeving (eventueel via «Milieucommissie» ex artikel 28).

Uit het gebruiksplan van de luchthaven zal blijken wanneer zich een dergelijke situatie voordoet.

### **3. Reactie op motie nr. 7**

In motie nr. 7 wordt voorgesteld om geen nachtvluchten toe te staan, waarbij een hoger aanloopverlies moet worden afgedekt door een financiële bijdrage van de maatschappijen c.q. reizigers en zo nodig de Rijksoverheid.

In het samenwerkingsrapport van MAA/AAS is berekend wat de financieel economische effecten zijn van een situatie waarbij geen nachtvluchten worden toegestaan. Daarbij is onder andere uitgegaan van een kapitaalsinjectie van f 65 mln en volledige financiering van de oost-westbaan door de overheid, waardoor nog eens f 20,7 mln extra bijgedragen moet worden (overigens een veronderstelling die ook door SH&E is gedaan). Berekend is dat dit scenario een negatieve contante waarde tot 2015 van circa f 38 mln tot gevolg heeft.

In dit scenario wordt, ondanks de kapitaalsinjectie, in 2015 geen break-even punt bereikt. Dat betekent dat rond 2015 opnieuw onderhandeld zal moeten worden over een afkoopsom. Dit is in strijd met het voornemen van het Kabinet om op termijn tot een rendabele exploitatie te komen. Tevens wordt er op gewezen dat, aangezien in het samenwerkingsrapport wordt uitgegaan van een netto contante waarde

van 5 miljoen, de kapitaalsinjectie nog hoger zou moeten zijn om deze doelstelling te bereiken. Het gaat dus om veel meer dan f 38 mln extra.

In het samenwerkingsrapport wordt overigens door MAA/AAS zelf gesteld dat de financieel-economische resultaten van de variant met nul nachtvluchten onacceptabel zijn.

Bij dit alles dient echter niet uit het oog verloren te worden dat de variant met volledige nachtsluiting ten opzichte van het kabinetsbesluit leidt tot substantieel minder groei van de werkgelegenheid. In het samenwerkingsrapport is geen raming gemaakt van de werkgelegenheid bij nul nachtvluchten. Het SEO heeft daar wel een berekening van gemaakt. Hoewel de uitkomsten van de verschillende rapporten, gezien de uiteenlopende veronderstellingen, niet goed vergelijkbaar zijn, is toch een indicatie van de gevolgen voor de werkgelegenheid te geven.

Op basis van het SEO-onderzoek is berekend dat de gevolgen voor de werkgelegenheid bij volledige nachtsluiting neerkomt op een groei van 1800. Dit is 1500 arbeidsplaatsen minder dan bij het kabinetsbesluit, waar de groei is geraamd op circa 3300 arbeidsplaatsen.

Ten aanzien van het voorstel om de extra bijdrage via een heffing op de passagiers te financieren wordt het volgende opgemerkt.

Door een verbod op nachtvluchten kunnen de chartermaatschappijen geen drie slagen uitvoeren. Deze maatschappijen worden daardoor in hun concurrentie benadeeld. De kosten worden hierdoor hoger ten opzichte van de omringende luchthavens waar dit wel mogelijk is. Dit heeft grote gevolgen omdat er een messcherpe concurrentie bestaat tussen de chartermaatschappijen. Het gaat om prijsverschillen van enkele guldens per stoel.

Ergo: de aantrekkingskracht voor chartermaatschappijen verzwakt, passagiers moeten meer betalen waardoor afbreuk wordt gedaan aan het concept van de charterluchthaven die het Kabinet voor ogen staat. Tenslotte wijs ik erop dat het Kabinet niet bereid is om een luchthaven zonder nachtvluchten blijvend te subsidiëren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink