

Vergaderjaar 1996–1997

25 089

Maastricht Aachen Airport

Nr. 4

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), vacature CD, Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augsteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Gabor (CDA), Augsteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkema (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Th. A. M. Meijer (CDA).
Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blaauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Oudkerk (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Hendriks (HDK), vacature CD, Leers (CDA), Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (U55+), Van Heemst (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA).

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 november 1996

De brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken d.d. 5 november 1996 met bijlagen over de luchthaven Maastricht/Aken heeft enkele in de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² vertegenwoordigde fracties aanleiding gegeven een aantal vragen ter beantwoording aan de bewindslieden voor te leggen.

Het betreft de voorbereiding van een te houden plenair debat over genoemde brief.

Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

Vragen PvdA-fractie

1

Impliceert het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen dat nachtvluchten op andere luchthavens dan Schiphol en Maastricht zijn uitgesloten? (blz. 2)

Nee. In het Besluit van 16 augustus 1994 tot wijziging van het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen is de LAeq 26 dB(A) nachtnorm van toepassing verklaard op de luchthavens Schiphol en Maastricht. In de aanwijzing van de betreffende luchthaven wordt het (nachtelijk) gebruik van de luchthaven vastgelegd. Ten aanzien van nachtvluchten op andere regionale luchthavens moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden.

2

Is het waar dat het scenario dat na gereedkoming van de Oost-Westbaan in het begin nog geen nachtvluchten kunnen plaatsvinden slechts optreedt indien er complicaties plaatsvinden, aangezien bij normaal verloop van de procedures de baan in 2002 gereed is en de procedures in 2000 zijn afgerond? (blz. 3)

Ja. Met het nachtelijk gebruik van de oost-westbaan kan formeel worden aangevangen nadat het aanwijzingsbesluit voor de nachtvluchten genomen en gepubliceerd is. Voorzien is dat dit eind 1998 kan plaatsvinden. Op dat moment is de oost-westbaan echter nog niet aangelegd.

In de huidige planning wordt er van uitgegaan dat de aanleg van de oost-westbaan in het voorjaar van 2002 zal zijn afgerond. Dit betekent in het licht van deze planning dat de oost-westbaan dus van meet af aan voor nachtvluchten kan worden gebruikt.

3

Wordt het aantal geluidgehinderde woningen door aanleg van de Oost-Westbaan bij verdere groei van de luchthaven conform het voorziene scenario teruggebracht ten opzichte van de situatie nu of ten opzichte van een denkbeeldige situatie wanneer een vergelijkbare groei op de Noord-Zuidbaan zou worden geaccommodeerd? Kan een en ander cijfermatig worden geïllustreerd? (blz. 5)

Bij het aanwijzingsbesluit van 25 oktober 1994 (de zgn. dagaanwijzing) is voor MAA een tijdelijke geluidszone rond de noord-zuidbaan vastgesteld en een definitieve geluidszone voor de oost-westbaan. De tijdelijke zone voor de noord-zuidbaan staat in de huidige situatie aan de exploitant ter beschikking voor de periode tot ingebruikneming van de oost-westbaan. Deze tijdelijke geluidszone is veel geringer van omvang dan de geluidszone voor de oost-westbaan.

In de vastgestelde 35 Ke-geluidszone rond de oost-westbaan liggen ongeveer 1150 woningen. In de tijdelijke 35 Ke-geluidszone rond de noord-zuidbaan liggen ongeveer 4500 woningen. Hieruit is op te maken dat het huidige (recht op) dag-gebruik van de noord-zuidbaan meer geluidhinder met zich meebrengt dan het toekomstige dag-gebruik van de oost-westbaan, terwijl op de oost-westbaan meer en grotere vliegtuigen zullen worden afgehandeld.

Op de noord-zuidbaan zijn geen nachtvluchten toegestaan. Bij het voorziene nachtelijk gebruik van de oost-westbaan zullen volgens voorlopige schatting ruwweg ca. 1470 woningen in de 26 LAeq zone liggen. Een deel daarvan overlapt de 35 Ke zone. Het totaal aantal woningen in de 35 Ke zone (1150) van de oost-westbaan en de 26 LAeq zone voor de oost-westbaan is dus geringer dan het huidige aantal woningen in de 35 Ke zone van de noord-zuidbaan.

Als het verkeer dat voor de oost-westbaan is voorzien, gebruik zou maken van de noord-zuidbaan, zouden uit oogpunt van geluidsoverlast, onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefmilieu in de omgeving van de luchthaven ontstaan. Overigens is dit een strikt theoretische optie omdat de noord-zuidbaan korter is dan de oost-westbaan en dus niet hetzelfde verkeer kan verwerken als de noord-zuidbaan.

4

Blijft de Noord-Zuidbaan open? Wat zal naar schatting het aantal vliegbewegingen hierop worden? (blz. 5)

In de dagaanwijzing wordt voorzien dat de noord-zuidbaan gebruikt kan worden door vliegtuigen van het type F27 en lichtere vliegtuigen en door kleine luchtvaart, ook nadat de oost-westbaan is aangelegd.

Bij de vaststelling van de Ke-geluidszones in de dagaanwijzing is de kleine luchtvaart meegenomen voorzover dat is aan te merken als Instrument Flight Rules-verkeer (IFR-verkeer). Daarbij is er vanuit gegaan dat het grootste deel van dit IFR-verkeer van de noord-zuidbaan gebruik maakt en een kleiner deel van de oost-westbaan. De Ke-geluidszones die gelden als de oost-westbaan in gebruik is liggen niet over Meerssen en Beek. Voor het deel van de kleine luchtvaart dat is aan te merken als Visual Flight Rules-verkeer (VFR-verkeer) dient een Bkl-geluidszone rond het luchtvaartterrein te worden vastgesteld. De procedure ten behoeve van de vaststelling van de Bkl-zone is in gang gezet.

Het totaal aantal bewegingen dat gebruik zal gaan maken van de noord-zuidbaan is nog niet bekend. Het aantal vliegtuigbewegingen door de kleine luchtvaart dienen te passen in het landelijk stand-still 1992, zoals dat met de Tweede Kamer is afgesproken.

Daarnaast zal gestreefd worden naar een zo beperkt mogelijk gebruik van de noord-zuidbaan door de kleine luchtvaart, mits dit technisch-operationeel inpasbaar is in het verkeer van de oost-westbaan en dit niet leidt tot aanpassing van de dagaanwijzing. Niet uitgesloten moet worden dat de noord-zuidbaan op termijn gesloten kan worden.

5

Wat betekent de volledige sluiting tussen 01.00 en 5.30 uur bij eventuele vertragingen? Zijn er in dat geval landingen mogelijk? Hoe zit dit bij andere regionale luchthavens? Indien er daar mogelijkheden zijn, hoe vaak wordt daar dan bij benadering gebruik van gemaakt? (blz. 6)

Het Kabinetsbesluit voorziet niet in starts of landingen in de periode dat de luchthaven gesloten is. De gekozen openstelling biedt voldoende ruimte voor het beoogde gebruik. Vertraagde vliegtuigen zullen moeten uitwijken naar andere luchthavens, tenzij dit in uitzonderingsgevallen uit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is.

Op Rotterdam Airport hebben in 1995 tussen 23.00–06.00 uur ca. 656 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden (opgave exploitant). Op MAA hebben in 1995 tussen 23.00–06.00 uur 77 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden (opgave Luchthaven Maastricht).

6

Worden naast de sluitingstijden en de geluidscontouren ook de aantallen vliegbewegingen in de aanwijzing vastgelegd? (blz. 6)

De Luchtvaartwet voorziet niet in het vastleggen van aantallen vliegbewegingen in de aanwijzing. De omvang van de geluidszone wordt vooral bepaald door het aantal vliegtuigbewegingen en de vloot-samenstelling. De geluidszone is bepalend voor het gebruik van de luchthaven.

7

Wordt het onderscheid in typen vliegtuigen, en dan met name de specificering van wide-bodies, uitsluitend gebruikt voor de berekeningen van de contouren of worden (danwel kunnen worden) bepaalde typen ook uitgesloten dan wel aan maxima gebonden? Zal het wide-bodies, danwel Hoofdstuk-2- en lawaaiige hoofdstuk-3-vliegtuigen toegestaan zijn gebruik te maken van het vliegveld? Worden er 's nachts in dit opzicht strengere regels gesteld dan overdag?

Is het waar dat de piekbelasting van één wide-body zo groot is dat daarmee zoveel mensen in hun slaap worden gestoord c.q. een zo groot deel van de vastgestelde zone wordt volgevlogen dat dit niet in verhouding staat tot bijvoorbeeld de relatie tussen de aantallen vluchten en de daardoor veroorzaakte hinder op Schiphol? (blz. 6)

a.+b. Het kabinetsbesluit ten aanzien van nachtvluchten voorziet niet in bijzondere restricties ten aanzien van bepaalde vliegtuigtypen, anders dan de reeds geldende internationaal afgesproken geluidscertificering. Aangezien het voorziene tijdstip van ingebruikneming van de oost-westbaan nagenoeg samenvalt met de definitieve uitfasering van zgn. Hoofdstuk 2 vliegtuigen (2002), zullen deze typen dan niet meer van de luchthaven gebruik mogen maken.

Aan de hand van het op te stellen businessplan van de exploitant zullen invoergegevens voor de geluidberekeningen van de LAeq-nachtzone worden opgesteld. Voor de omvang van de geluidszone is niet alleen het

aantal nachtvluchten van belang, maar ook de samenstelling van het vliegverkeer.

In het op te stellen MER zullen varianten met verschillende vloot-samenstellingen worden uitgewerkt.

In de aanwijzings- en m.e.r.-procedure ten aanzien van nachtvluchten zal worden bezien of er nadere (operationele) maatregelen moeten worden genomen om het geluidseffect voor de omgeving tot een minimum te beperken.

c. Nee. De in de Luchtvaartwet opgenomen 26 dB(A) LAeq nachtnorm garandeert rond alle luchthavens waarop nachtvluchten plaatsvinden een vergelijkbaar beschermingsniveau. In de LAeq-systematiek telt het aantal nachtvluchten en de hoogte van het geproduceerde geluid per vliegtuig. Naarmate de vliegtuigen meer geluid maken, zullen er bij gelijke LAeq minder vliegtuigen in de geluidszone passen.

8

Wat betekent de besluitvorming over de nachtvluchten voor de dagaanwijzing? Wordt de 35 Ke kleiner nu het aantal nachtvluchten vermindert? (blz. 6)

De dagaanwijzing is een op zichzelf staand besluit dat de procedures volledig heeft doorlopen. De nachtaanwijzing is een nieuw besluit waarvoor de aanwijzings- en m.e.r.-procedure opnieuw zal worden doorlopen.

Binnen de in de dagaanwijzing opgenomen Ke-zone kan het nu gekozen scenario gerealiseerd worden.

9

Hoeveel woningen zullen er ongeveer binnen de 20 dB(A) LAeq contour komen te liggen? (blz. 6)

Dit zal in het kader van de MER voor de nachtaanwijzing worden berekend.

10

Hoeveel woningen en welke bouwlocaties komen binnen de 20 Ke-contour te liggen? (blz. 6)

De Ke-berekeningen (19 mei 1994) hebben plaats gevonden in het kader van het MER ten behoeve van de dagaanwijzing. Daarbij is berekend dat er ca. 15 000 woningen binnen de 20 Ke-contour liggen (Combi-scenario).

11

Worden de vluchten tussen 6.00 en 7.00 uur als dagvluchten of als nachtvluchten in de berekening van de 26 LAeq-zone betrokken? Zal voor vluchten starts en landingen tijdens dit uur van de dag een «nachtrecht» gelden zoals voor Schiphol is afgesproken? (blz. 6)

De nachtperiode omvat volgens de Luchtvaartwet een periode van zeven aaneengesloten uren tussen 23.00 en 7.00 uur. Voor MAA is gekozen voor een nachtperiode van 23.00 tot 6.00 uur. De vliegtuigbewegingen tussen 6.00 en 7.00 uur worden derhalve niet in de berekeningen voor de nachtzone betrokken. Anders dan bij Schiphol, zijn op MAA de mogelijkheden voor een nachtrecht beperkt omdat er maar één baan beschikbaar is.

In de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure zal worden bezien of niettemin operationele maatregelen mogelijk zijn om de geluidhinder tot een minimum te beperken.

Er wordt op gewezen dat voor de Ke-berekening de vluchten tussen 6.00–7.00 uur al met een straffactor 8 meegerekend worden.

12

Kan nu reeds de orde van grootte worden aangegeven van het jaarlijkse exploitatietekort bij het gekozen scenario? Hoe groot zou dit bedrag zijn bij een sluiting van het vliegveld tussen 23.00 en 6.00 uur? (blz. 7)

In de QuickScan van SH&E dat op 8 november 1996 aan de Tweede Kamer is toegezonden, is, aan de hand van het in het samenwerkingsrapport AAS/MAA gehanteerde model, een indicatie van de ontwikkeling van de exploitatie gegeven voor de verschillende varianten.

Op basis van deze berekeningen heeft het Kabinet zelf een variant opgesteld. Van deze uiteindelijk door het Kabinet gekozen variant is geen berekening gemaakt.

Voor variant E, die grotendeels overeenkomt met het Kabinetsbesluit, is volgens SH&E sprake van een break even point omstreeks 2011.

Deze ramingen zijn echter gebaseerd op een aantal veronderstellingen (o.a. aandeel overheidsbijdrage investeringskosten oost-westbaan), waarover nog onderhandelingen zullen moeten plaatsvinden. Het Kabinet beschouwt genoemde bedragen derhalve slechts als een indicatie.

Voor een variant met complete nachtsluiting is geen berekening gemaakt bij de QuickScan van SH&E.

In het samenwerkingsrapport van AAS/MAA is een indicatie gegeven van de financieel-economische effecten bij het niet kunnen uitvoeren van nachtvluchten. Bij de daar gehanteerde veronderstelling, waaronder een kapitaalinjectie van f 65 mln, is er een negatieve contante waarde van ca. f – 38 mln.

13

Aan welke verhouding tussen de regio en het rijk wordt gedacht bij de bekostiging van het exploitatieverlies? (blz. 7)

De huidige verdeling van de jaarlijkse exploitatiebijdragen in de verliezen van MAA tussen Rijk/regio bedraagt 40%/60%. Bij de verdeling tussen Rijk/regio van de afkoop van de toekomstige exploitatiebijdragen wordt aan deze verhouding gedacht.

14

Waarom wordt ook in de m.e.r. een variant met 1500 nachtvluchten per jaar zonder verdere restricties onderzocht? Wat betekent dit voor een eventuele wijziging van het nu genomen besluit? (blz. 8)

Het MER wordt opgesteld door de initiatiefnemer, in casu de exploitant van de luchthaven MAA. In het MER moeten in ieder geval een aantal alternatieven onderzocht worden (nulalternatief, planalternatief en meest-milieu vriendelijk alternatief). Het staat de initiatiefnemer en, via de richtlijnen het Bevoegd Gezag, vrij om ook andere varianten/alternatieven op te nemen. Omdat in het samenwerkingsrapport AAS/MAA wordt uitgegaan van een voorkeur voor 1500 nachtvluchten en een variant met ca 1500 nachtvluchten nog steeds door de provincie als voorkeur wordt onderschreven, is het nuttig om de milieu-gevolgen van deze variant in kaart te brengen. Rekening houdend met de uitkomst van de verschillende onderzoeken zal de (ontwerp)-aanwijzing worden opgesteld.

15

Waarom wordt niet overwogen het rijk blijvend in de luchthaven te laten participeren in plaats van het exploitatie-tekort eenmalig af te kopen? (blz. 8)

Het voornemen van het Rijk om het exploitatietekort van de regionale luchthavens in de toekomst niet meer af te dekken vloeit voort uit het algemeen kabinetsbeleid om terug te treden uit de financieel-bestuurlijke

verhoudingen, zoals dit zich onder meer ook voltrekt bij de havenschappen, wegen en waterwegen. Ook voor het openbaar vervoer is het streven er op gericht te komen tot een grotere marktwerking.

Het beleid en de uitgangspunten daarvan worden uitvoerig uiteengezet in de nota Regionale Luchthaven Strategie, welke door het Kabinet aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden nadat de Tweede Kamer zich heeft uitgesproken over het Kabinetsbesluit over MAA.

Op basis van het criterium «wel of geen hoofdinfrastructuur» wordt aan de hand van een toetsingskader bepaald welke luchthavens op welke gronden kunnen rekenen op Rijksbetrokkenheid.

De luchtzijdige investeringen in de infrastructuur en de kosten van LVB, die nodig zijn uit hoofde van de functies waarop die Rijksbetrokkenheid is gebaseerd, komen voor rekening van het Rijk. Bij deze luchthavens wordt de jaarlijkse tekortafdekking via een afkoopsom beëindigd. Bij de overige luchthavens worden geen investeringen en kosten LVB betaald en trekt de overheid zich terug uit de exploitatie zonder afkoopsom.

16

Wat biedt in de ogen van het kabinet het nu genomen besluit voor mogelijkheden voor samenwerking met andere luchthavens i.c. Bierset? (blz. 9)

Het Kabinet is altijd voorstander geweest van een samenwerking c.q. afstemming tussen de twee binnen de Euregio Maastricht–Heerlen–Luik (MHAL) zeer dicht bij elkaar gelegen (ca. 30 km) en in principe op het zelfde marktsegment mikkende luchthavens MAA en Bierset.

Behalve door de Commissaris van de Koningin zelf zijn in het verleden zowel van de zijde van MAA als van de zijde van Bierset initiatieven ontplooid om tot gesprekken over mogelijke samenwerking te komen. Die pogingen werden echter onderbroken omdat geen duidelijkheid kon worden geboden over de toekomst van MAA.

Nu met het voorliggende Kabinetsbesluit en het voorziene gebruik van MAA die duidelijkheid wel geboden wordt, acht het Kabinet het van groot belang dat de pogingen om tot gesprekken over samenwerking te komen zo snel mogelijk worden hervat.

Vragen CDA-fractie

17

Kan het beleid t.a.v. de financiële ondersteuning door het rijk voor de regionale vliegvelden nogmaals uiteengezet worden?

Zie het antwoord op vraag 15.

18

Wat is volgens de minister de reden dat Nederlandse chartermaatschappijen Maastricht – na het kabinetsbesluit – niet meer interessant vinden?

Wat zijn de gevolgen van dit besluit van de chartermaatschappijen voor Maastricht v.w.b. werkgelegenheid en exploitatie? En wat betekent dit voor Schiphol?

Martinair heeft blijkens berichten in de pers in een eerste reactie op het Kabinetsbesluit aangegeven het vrachtvervoer gericht op de Duitse markt niet naar MAA te zullen verplaatsen. Transavia heeft in een eerste reactie aangegeven de passagiersoperaties op MAA te zullen handhaven, maar dat de groeikans voor het vrachtverkeer op MAA er uit is.

Het Kabinetsbesluit, dat voorziet in een beperkt gebruik van de oost–westbaan gedurende de randen van de nacht zal, in vergelijking met onbeperkt nachtgebruik, de flexibiliteit van de vrachtvervoerders beperken.

Anderzijds betekent het Kabinetsbesluit een beperkte verruiming ten opzichte van de huidige situatie waarin uitsluitend gebruik van MAA tussen 6.00 en 23.00 uur mogelijk is.

Met de uitspraken van de chartermaatschappijen is niet gezegd dat er sprake is van een definitief besluit van de Nederlandse chartermaatschappijen om MAA in de verdere toekomst niet als thuisbasis te kiezen. Of zij op het moment van het gereedkomen van de oost-westbaan (naar verwachting in 2002) al of niet besluiten MAA verder te benutten is op dit moment uiteraard nog niet duidelijk. Bovendien is het denkbaar dat andere chartermaatschappijen op MAA gaan opereren. Derhalve is niet aan te geven wat de gevolgen voor werkgelegenheid en exploitatie zullen zijn van een eventueel definitief besluit van de Nederlandse chartermaatschappijen MAA niet als belangrijk steunpunt dan wel als thuisbasis te kiezen.

Indien de Nederlandse chartermaatschappijen Schiphol als thuisbasis handhaven en geen operaties naar elders verplaatsen, dan zal dat gevolgen hebben voor het tijdstip waarop de grenzen van de geluid-contouren van Schiphol worden bereikt.

19

Welke mogelijkheden heeft de Kamer om haar oordeel te geven in de procedure voor de nachtaanwijzing?

De aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet en de m.e.r.-procedure op grond van de Wet Milieubeheer dienen ten behoeve van de vaststelling van de nachtzone in het aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht te worden doorlopen. Anders dan bij de vaststelling van de Ke-geluidszones en Bkl-geluidszones, waaraan planologische consequenties zijn verbonden, hoeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij de vaststelling van een nachtzone geen aanwijzingen ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vast te stellen omtrent de inhoud van de bestemmingsplannen van betrokken gemeenten.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft formeel dan ook geen verplichting op grond van artikel 37, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening om de Tweede Kamer in kennis te stellen van het voornemen om een nachtzone vast te stellen, omdat aan een nachtzone geen planologische consequenties zijn verbonden.

Dit, onverlet de mogelijkheid dat de Tweede Kamer natuurlijk altijd het recht heeft om, indien zij dat wenst, de aanwijzing te agenderen.

20

Waarom is gekozen voor een procedure op basis van de luchtvaartwet? Kan worden beargumenteerd waarom er wel of geen andere mogelijkheden aanwezig zijn?

Momenteel ligt het zogenaamde dagaanwijzingsbesluit ter beoordeling bij de Raad van State. Ingevolge de bepalingen van de Algemene Wet Bestuursrecht heeft het instellen van beroep bij de Raad van State geen schorsing van het bestreden besluit tot gevolg. Het Kabinetsvoornemen tot het beperkt toelaten van nachtvluchten impliceert dan ook dat de thans vigerende aanwijzing gewijzigd dient te worden. Artikel 27 van de Luchtvaartwet geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat «in overeenstemming met de Minister van VROM» te allen tijde de bevoegdheid tot het wijzigen van een bestaand aanwijzingsbesluit. In dit geval is derhalve geen sprake van een keuze, maar zal voor de introductie van het beperkte nachtreime gebruik moeten worden gemaakt van de daartoe geëigende,

in de Luchtvaartwet specifiek voor dit soort omstandigheden vastgelegde, procedure.

21

Hoe groot is de kapitaalinjectie, nodig om op langere termijn de luchthaven rendabel te maken? Is het waar dat de minister hiervoor maximaal 50 miljoen gulden beschikbaar heeft? Wat wordt hier bedoeld met op langere termijn?

Uit welk artikel in de begroting wordt de kapitaalinjectie gefinancierd?

De omvang van de benodigde kapitaalinjectie om op termijn een rendabele exploitatie te bereiken, wordt bepaald door een aantal factoren waarover op dit moment nog geen definitieve afspraken zijn gemaakt met de exploitant. De omvang van de benodigde kapitaalinjectie is derhalve nog niet aan te geven.

Overigens worden in het SH&E-rapport, op basis van de in het Samenwerkingsrapport MAA/AAS gehanteerde rekenmodel, voor de onderzochte varianten ramingen gegeven van de benodigde kapitaalinjectie die nodig is om een «Net Present Value» (NPV) van minimaal f 5 mln te bereiken in 2005. Voor variant E, die grotendeels overeenkomt met het Kabinetsbesluit, is geraamd dat een kapitaalinjectie van ca f 100 mln. noodzakelijk is om een NPV van f 6 mln te realiseren. Deze ramingen zijn echter gebaseerd op een aantal veronderstellingen (o.a. aandeel van de overheidsbijdrage in de investeringskosten oost-westbaan), waarover nog onderhandelingen zullen moeten plaatsvinden.

Op basis van het rekenmodel van het Samenwerkingsscenario is geschat dat in variant E, die grotendeels overeenkomt met het Kabinetsbesluit, in 2011 een rendabele exploitatie van de luchthaven kan worden bereikt. Het Kabinet beschouwt genoemd jaartal en genoemde bedragen als een indicatie.

Op het begrotingsartikel 4.10.1 van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat «Ontwikkeling Infrastructuur Luchthavens» is vooralsnog f 24,8 mln opgenomen voor de betreffende luchthavens (MAA, Eindhoven, Eelde, Texel).

22

Hoe groot zou deze kapitaalinjectie zijn geweest indien gevolg was gegeven aan het bedrijfsplan Maastricht (2800 nachtvluchten)?

Het bedrijfsplan MAA veronderstelt dat de luchthaven in 2001 een kapitaalinjectie krijgt van f 40 mln.

23

Wat wordt bedoeld met de opmerking dat in de procedure voor de nachtaanwijzing het bedrijfseconomische effect van het door het kabinet gekozen nachtregime nader bezien en beoordeeld zal worden?

De exploitant zal, binnen de door het Kabinet gestelde randvoorwaarden, een nieuw businessplan moeten opstellen. Mede aan de hand van dit businessplan zullen de invoergegevens voor de berekening van de LAeq nachtzone worden bepaald. Tevens zal op basis van de in dit businessplan opgenomen exploitatie-overzichten een beoordeling plaatsvinden van de bedrijfseconomische effecten.

24

Wat zou de groei van de werkgelegenheid zijn geweest op basis van dit bedrijfsplan, en binnen welke termijn zou op basis van dit bedrijfsplan de luchthaven rendabel zijn?

Werkgelegenheidseffecten zijn in het Bedrijfsplan MAA niet onderzocht. Volgens het bedrijfsplan MAA zou in het jaar 2005 een winst van f 5 mln worden bereikt.

25

Vrijdag jl. werd door de Minister-President gesproken over 900 nachtelijke landingen. In de brief is dit aantal met 50 verhoogd. Wat is de reden van deze verhoging?

Door SH&E is het aantal nachtvluchten voor variant E geraamd op 932. Omdat het om een indicatie gaat is dat aantal in de brief aangeduid als «ongeveer 950».

26

Is het waar dat nu reeds luchtvaartmaatschappijen die zich voornamelijk op vracht hebben toegelegd Maastricht niet meer zullen aandoen? Zo ja, welke alternatieve luchthavens zijn dan aanwezig?

Nee, daar zijn op dit moment geen indicaties voor.

27

Hoe hoog bedragen de isolatiekosten op basis van het kabinetsbesluit en op basis van het bedrijfsplan?

Er is nog geen berekening gemaakt van de hoogte van de isolatiekosten op basis van het Kabinetsbesluit. Het bureau ADECS heeft, op basis van het in het Businessplan MAA gehanteerde model voor de geluid-berekeningen, voor de verschillende varianten ramingen gemaakt van het aantal woningen binnen de 26 LAeq. Dit is gedaan door de berekende 26 LAeq- contour voor het Businessplan MAA per variant op te rekken of in te krimpen naar rato van het aantal en de samenstelling van de verkeersbewegingen in de nachtperiode. Voor variant E, die grotendeels overeenkomt met het Kabinetsbesluit, is geraamd dat er ongeveer 1470 woningen binnen de 26 LAeq-contour liggen. De slaapkamers van alle woningen binnen de nog vast te stellen 26 LAeq-zone zullen worden geïsoleerd. Naar verwachting zal een groot deel van de woningen binnen de 26 LAeq-contour, tevens binnen de 40 Ke-contour liggen. Binnen de 40 Ke-contour geldt dat alle geluidgevoelige ruimten zullen worden geïsoleerd. Het is niet bekend hoeveel woningen zowel binnen de 26 LAeq-zone als de 40 Ke-contour liggen. Daardoor kan nog geen raming worden gegeven van de isolatiekosten van het Kabinetsbesluit. In de uit te voeren m.e.r. zal onderzocht worden hoeveel woningen zowel binnen de 26 LAeq als de 40 Ke-zone van de dagaanwijzing liggen. Pas dan kan een indicatie van de isolatiekosten gegeven worden.

Op basis van het Businessplan MAA (2800 nachtvluchten) zijn de isolatiekosten als volgt:

in mln guldens

Bedrijfsplan MAA (2800)	totaal	40 Ke	26 LAeq
* variant 50/50	50,9	23,6	27,3
* variant betonnen muur	65,2	18,6	46,6

Voornoemde bedragen zijn exclusief ca. 25% aan projectkosten.

28

Hoe groot is, percentueel gezien, de toename van nieuwe banen in Limburg? Wat is het landelijk gemiddelde?

In de periode 1987–1994 is in Zuid-Limburg het aantal werkzame personen gemiddeld jaarlijks met 1,1 % toegenomen, terwijl op nationaal niveau in die periode sprake was van een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,8%.

Vragen VVD-fractie

29

Waarom heeft het kabinet primair gekozen voor de ontwikkeling van MAA als passagiersluchthaven? Waarom dient de vrachtfunctie slechts een afgescheiden functie te zijn? Hebben economische of ecologische motieven hieraan te grondslag gelegen? Hoe verhoudt zich deze keuze tot de nog met de regio te starten onderhandelingen over het profiel van de luchthaven? (blz. 8)

De keuze van het Kabinet impliceert dat de luchthaven in vergelijking met het combi-scenario minder aantrekkelijk wordt voor vrachtverkeer. Bij de keuze van het Kabinet heeft het milieu-aspect een dominante rol gespeeld. Het gaat dan vooral om de geluidhinder die optreedt bij nachtelijk gebruik. Het Kabinet verwacht dat nu mogelijkheden zijn geschapen waarbinnen zich ten aanzien van het nachtelijk gebruik met name het passagierscharterverkeer kan gaan ontwikkelen.

30

Waarop is in de raming gebaseerd dat het kabinetsbesluit kan bijdragen aan een extra werkgelegenheidsgroei van 3300 arbeidsplaatsen?

De raming van een werkgelegenheidsgroei van ongeveer 3300 arbeidsplaatsen (2005) is gebaseerd op het SH&E-onderzoek. Op grond van onderzoeken naar de werkgelegenheidseffecten van luchthavens in het algemeen en regionale luchthavens in het bijzonder, heeft SH&E op basis van de (verwachte) omvang en samenstelling van het vliegverkeer op MAA, voor de vijf varianten een raming gemaakt van de groei van de directe en indirecte werkgelegenheid tot 2005.

31

Waarop baseert het kabinet zijn verwachting dat, gegeven het gekozen nachtrecht, op langere termijn een rendabele luchthaven kan ontstaan?

Zie het antwoord op vraag 12.

32

Zijn er afspraken gemaakt over samenwerking tussen MAA en Bierset/Luik? Zo ja, welke?

Zie antwoord op vraag 16.

Gezien de stand van zaken voor wat betreft de contacten tussen MAA en Bierset/Luik zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt over eventuele samenwerking.

33

Wat gebeurt er met de Noord-Zuidbaan op het moment dat de Oost-Westbaan in gebruik wordt genomen?

Zie het antwoord op vraag 4.

34

Is het voor het gebruik van de Oost-Westbaan tijdens de nachtranden van belang of een vliegtuig passagiers dan wel vracht vervoert? Met

andere woorden, is de inhoud in plaats van de geluidsproduktie bepalend voor het door het kabinet gekozen nachtregime?

Het is op zichzelf voor de geluidsproduktie van een vliegtuig niet van belang of het vracht danwel passagiers bevat. Dit heeft dan ook geen rol gespeeld in de keuze van het Kabinet. Wel relevant voor de geluidsproduktie is het vliegtuigtype.

35

Hoe wordt in het door het kabinet gekozen nachtregime omgegaan met specifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld vertragingen?

Het Kabinetsbesluit voorziet niet in starts of landingen in de periode dat de luchthaven gesloten is. De gekozen openstelling biedt naar het oordeel van het Kabinet ruimte voor het beoogde gebruik. Vertraagde vliegtuigen zullen moeten uitwijken naar andere luchthavens.

36

In hoeverre weet het kabinet zich verzekerd van een draagvlak bij het provinciaal bestuur van Limburg en de luchthaven MAA?

Blijkens de brief van de provincie aan de Tweede Kamer d.d. 6 november 1996 zal het provinciaal bestuur zich, ook om verdere vertraging van de procedure te voorkomen, niet verzetten tegen het Kabinetsbesluit. Door de exploitant is nog geen standpunt ingenomen over het Kabinetsbesluit. Wel is een voorbehoud gemaakt ten aanzien van de financiële aspecten.

Vragen D66-fractie

37

De exploitant van vliegveld Beek heeft aangegeven zich te willen richten op intercontinentaal vrachtvervoer (zie bedrijfsplan MAA). Het kabinet geeft aan dat het uiteindelijk gaat om de inschatting van de exploitant van de ontwikkeling van de markt en de positie die hij daarop denkt te kunnen veroveren. Is er overleg geweest met de exploitant? (blz. 4)

Over de keuze van het Kabinet is geen overleg geweest met de exploitant. Met de exploitant is afgesproken dat op korte termijn overleg plaats zal gaan vinden.

38

In het voorstel over samenwerking tussen Schiphol en MAA was er sprake van het gebruik van de Noord-Zuidbaan voor nachtvluchten zolang de Oost-Westbaan nog niet is aangelegd. Is dat nu van de baan? (blz. 5)

Het Kabinet stemt niet in met nachtelijk gebruik van de noord-zuidbaan. Het is ook in strijd met de huidige dagaanwijzing, waarin onder andere het gebruik van de noord-zuidbaan tot de oost-westbaan in gebruik is genomen, geregeld is.

39

Zijn er gesprekken geweest met de chartermaatschappijen Transavia, Martinair en Air Holland over het al dan niet kiezen voor MMA als thuisbasis? Zijn er buitenlandse chartermaatschappijen geïnteresseerd in MMA als thuisbasis? (blz. 6)

Er zijn geen gesprekken geweest met (Nederlandse) chartermaatschappijen over het Kabinetsbesluit. Er zijn nog geen signalen dat er buitenlandse gegadigden zijn, maar dit wordt niet uitgesloten geacht.

40

Hoeveel woningen moeten er geïsoleerd worden? Hoeveel geluidsgeïmperde woningen zijn er in de 26 LAeq-contour? Om hoeveel geluidsgeïmperden gaat het als het luchtruim van België gesloten blijft? Wat zijn de kosten van isolatie, en wie gaat dit financieren? (blz. 6)

Zie de antwoorden op vraag 27 en vraag 44.

41

Kan het aantal arbeidsplaatsen nader worden gespecificeerd? Hoeveel van de 3300 arbeidsplaatsen zijn direct en hoeveel zijn indirect? In welke bedrijfstakken zijn deze arbeidsplaatsen te vinden? (blz. 6)

Van het door SH&E geschatte aantal van 3350 arbeidsplaatsen zijn ca. 660 direct en ca. 2690 indirect. Bij de indirecte effecten betreft het onder meer transport- en distributie-activiteiten en value-added logistics.

42

In het combiscenario zonder nachtvluchten ging het nog om 4200 arbeidsplaatsen. Hoeveel arbeidsplaatsen zijn er nu te verwachten bij volledige nachtsluiting? (blz. 6)

Een variant met volledige nachtsluiting is door SH&E niet berekend. Te verwachten is dat bij volledige nachtsluiting de werkgelegenheidseffecten in elk geval aanzienlijk lager zullen liggen dan in de nu berekende varianten. Volgens het SEO-onderzoek bedraagt de werkgelegenheidsgroei bij een volledige nachtsluiting 2100 arbeidsjaren. Het SEO-onderzoek is er hierbij van uitgegaan dat alle bedrijven op het bedrijventerrein bij de luchthaven ook luchthavengebonden zijn (geografische relatie). Indien wordt uitgegaan van een functionele relatie, moeten de werkgelegenheid in het basisjaar en van het prognosejaar met circa 13% in benedenwaartse zin worden bijgesteld. Dit resulteert in een werkgelegenheidsgroei van 1800 arbeidsjaren in plaats van 2100 arbeidsjaren.

43

Heeft het kabinet alternatieve werkgelegenheid overwogen, zoals het voorstel van de Rentmeesters waarin wordt aangegeven dat als het Oost-Westbaanterrein van 240 ha in bedrijventerrein wordt omgezet er 8000 arbeidsplaatsen gecreëerd wordt? (blz. 6)

Dit besluit gaat uitsluitend over het nachtelijk gebruik van de luchthaven. Het principe-besluit tot aanleg van de oost-westbaan is genomen via de dagaanwijzing, waarmee ook de Tweede Kamer heeft ingestemd. Alternatieve investeringsmogelijkheden zijn derhalve niet aan de orde.

44

De beoogde combinatie van verkeers- en vervoersfuncties van MAA rechtvaardigt een financiële rijksbetrokkenheid, volgens het kabinet. Kan deze financiële betrokkenheid nader worden gespecificeerd? (blz. 7)

De totale kosten die samenhangen met de aanleg van de oost-westbaan en de overige kosten die samenhangen met de betrokkenheid van het Rijk, kunnen op basis van de huidige ramingen als volgt worden gespecificeerd.

Kosten elementen

1. Directe aanlegkosten oost-westbaan	207,3 mln
2. Indirecte aanlegkosten	21,6 mln
3. Isolatiekosten*	120,0 mln
4. Nadeel compensatie	pm
5. Exploitatie luchthaven (pj)	6,0 mln
6. Exploitatie LVB (pj)	8,5 mln

* op grond van combi-scenario

Op basis van deze ramingen is de volgende dekking tussen de verschillende partijen afgesproken.

Samenvatting dekking o.b.v. bestaande afspraken

Bijdragen	Rijk	Provincie	Luchthaven
1. directe aanlegkosten	168,2 mln	18,4 mln	20,7 mln
2. indirecte aanlegkosten	21,6 mln	–	–
3. isolatiekosten	30,2 mln	4,8 mln	85,0 mln***
4. nadeel compensatie	pm	–	–
5. exploitatie luchthaven 5jr	12,0 mln	18,0 mln	–
6. exploitatie LVB 5jr	42,5 mln	–	–
	274,5 mln*	41,2 mln**	105,7 mln

* exclusief de EFRO-bijdrage à f 39 mln bedraagt de Rijksbijdrage op grond van bestaande afspraken f 235 mln

** exclusief de bijdrage voor afdekking van het exploitatietekort bedraagt de provinciale bijdrage f 23,2 mln

*** heffingen luchtvaartmaatschappijen

45

Wanneer wordt het break even point bereikt wat betreft de rentabiliteit en wanneer gaat MAA winst maken? (blz. 7)

Het tijdstip van bereiken van het break even point en het moment waarop winst gemaakt zal worden is afhankelijk van de afspraken die tijdens de komende onderhandelingen tussen het Rijk, de regio en de exploitant zullen worden gemaakt. Zie verder vraag 12.

46

Zal van het toestaan van beperkte nachtvluchten op vliegveld Beek geen precedent werking uitgaan naar de andere regionale luchthavens? Hoe wil het kabinet dit voorkomen? (blz. 7)

Zie antwoord op vraag 1.

47

Heeft het kabinet bij haar overwegingen betrokken dat op geringe afstand binnen afzienbare termijn twee HSL-stations worden aangelegd? (blz. 9)

Ja. Afgezien van de betrekkelijke onduidelijkheid over het exacte moment van aanleg van de HSL-lijn Brussel–Luik–Aken, is het de bedoeling dat op termijn MAA met zijn specifieke functie (m.n. charters) samen met de beide HSL-stations een complementair vervoer-systeem vormt dat een goede ontsluiting van de Euregio Maastricht–Heerlen–Aken–Luik (MHAL) mogelijk maakt.

48

Heeft het kabinet de luchthaven Beek in Eurregionaal perspectief bekeken, met name de ontwikkeling van omliggende luchthavens behalve Luik ook de Duitse luchthavens en de NAVO-basis Laarbuch, waarvan de

bedoeling is deze binnenkort om te vormen tot een burgerluchthaven? (blz. 9)

Behalve met Bierset/Luik, de daar plaatsvindende ontwikkelingen met op termijn een mogelijk samenwerking met MAA (zie ook vraag 16), is ook rekening gehouden met ontwikkelingen zoals die op Duitse luchthavens plaatsvinden.

Met betrekking tot de Duitse plannen voor het civiele gebruik vanaf 1999 van de Britse luchtmachtbasis Laarbruch stelt het kabinet zich op het standpunt dat de nu voorliggende plannen aanleiding tot zorg geven vanwege de milieuoverlast op Nederlands grondgebied en de veiligheidsrisico's in verband met de vliegprocedures van de luchtmachtbasis Volkel. Het gaat hier echter om een initiatief waarover noch op het niveau van de deelstaatregering noch op het niveau van de bondsregering een standpunt is ingenomen waardoor een aangrijpingspunt voor overleg op regeringsniveau vooralsnog ontbreekt.

49

Is er al overeenstemming met België over het gebruik van het Belgisch luchtruim, de zgn. betonnen muur? (blz. 9)

In overleg met België is vastgesteld dat er geen operationele beperkingen zijn voor gebruik van het Belgische luchtruim.

Een uiteindelijk politiek besluit is opgeschort vanwege de onzekerheid tot dusver over de besluitvorming.

50

Financiert de overheid de oost-westbaan voor 100% of voor 90%?

Op basis van de huidige afspraken neemt de overheid 90% van de directe aanlegkosten voor zijn rekening.

Het is het Kabinet bekend dat zowel in het Samenwerkingsrapport MAA/AAS als in het SH&E-rapport voorstellen gedaan worden voor 100% financiering door de overheid. In hoeverre dit voorstel wordt overgenomen is mede afhankelijk van de afspraken die tijdens de komende onderhandelingen tussen het Rijk, de regio en de exploitant zullen worden gemaakt.

Vragen GroenLinks-fractie

51

Op welk scenario is de uitspraak gebaseerd dat een verdere ontwikkeling van MAA met uitsluitend een Noord-Zuidbaan uit oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties heeft? Van hoeveel vliegbewegingen is hierbij uitgegaan? Wanneer zijn deze berekeningen gemaakt en hoeveel woningen zijn binnen de berekende zone gelegen?

Deze uitspraak is gebaseerd op het aanwijzingsbesluit van 25 oktober 1994 waar ook de Tweede Kamer mee heeft ingestemd en het hiervoor gemaakte Aanvullend MER uit 1990.

In de geluidsberekeningen is uitgegaan van de in bijlage B2 bij het aanwijzingsbesluit opgenomen aantal vliegtuigbewegingen. Voor de situatie met oost-westbaan (2015) zijn dit 35 500 tot 47 000 vliegtuigbewegingen (groot verkeer) in de periode 06.00–23.00 uur (afhankelijk van het overvliegen van Belgisch grondgebied), voor de situatie met alleen noord-zuidbaan gedurende de periode tot in gebruikname van de oost-westbaan is dit ongeveer 35 000 vliegtuigbewegingen. Voor de situatie met oost-westbaan is uitgegaan van gemiddeld grotere vliegtuigen dan voor de situatie met alleen noord-zuidbaan.

Zie tevens antwoord op vraag 3.

52

In hoeverre zijn alternatieve investeringsmogelijkheden voor versterking van het vestigingsklimaat en de ontwikkeling van nieuwe werkgelegenheid onderzocht, en bij de besluitvorming in het kabinet betrokken?

Zie het antwoord op vraag 43.

53

Is het niet bijzonder curieus dat na het onherroepelijk worden van de dagaanwijzing onteigening van de gronden voor de aanleg van de Oost-Westbaan mogelijk wordt zonder dat er reeds een nachtaanwijzing is vastgesteld, dit te meer daar de rentabiliteit van de exploitatie van de Oost-Westbaan in hoge mate afhangt van de mate van nachtgebruik? Leidt een en ander niet onherroepelijk tot een enorme druk op grond van financiële overwegingen om (meer) nachtvluchten toe te staan?

De dagaanwijzing is een op zichzelf staand besluit waarin de beide verantwoordelijke ministers het besluit hebben genomen tot aanleg van de oost-westbaan ten behoeve van dagverkeer. Het onherroepelijk worden van dit besluit biedt ingevolge de Onteigeningswet de juridische basis voor benodigde onteigeningsprocedures.

Ten aanzien van de rentabiliteit van de exploitatie in samenhang met het nachtelijk gebruik van de luchthaven wordt verwezen naar het antwoord op vraag 21.

54

Moet uit de passage in de brief die luidt «Overigens zijn de daarop gebaseerde geluidscontouren bepalend voor de groei-mogelijkheden...» afgeleid worden dat het kabinet niet van plan is om het aantal nachtvluchten aan een maximum te binden? Kortom, wordt afgezien van een dubbel slot? Zo ja, waarom?

Zie antwoord op vraag 6.

55

Op welke wijze denkt het kabinet de restricties ten aanzien van het nachtgebruik vast te leggen?

In het aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht zal op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet juncto artikel 25, vierde lid, van de Luchtvaartwet, de 26 dB(A) LAeq-geluidszone (nachtzone) worden vastgesteld. Tevens zal in het aanwijzingsbesluit de openstellingstijd worden vastgelegd.

56

Hoeveel woningen zullen als gevolg van 950 nachtrandvluchten binnen de 26 LAeq-contour vallen?

Voor variant E, die grotendeels overeenkomt met het Kabinetbesluit, is geraamd dat er ongeveer 1470 woningen binnen de 26 LAeq-contour liggen.

57

Welke investeringen zijn nodig om de Oost-Westbaan te realiseren en de bij het thans voorziene gebruik behorende isolatiewerkzaamheden uit te voeren? Welk deel van deze investeringen komt voor rekening van het rijk, respectievelijk andere overheden?

Zie het antwoord op vraag 44.

58

Kan het kabinet nader ingaan op de passage «Met deze beperkte openstelling van MAA in de nachtranden worden voorwaarden gecreëerd waardoor de luchthaven voor chartermaatschappijen aantrekkelijk wordt als thuisbasis», tegen de achtergrond van de reacties op het kabinetsbesluit van de drie Nederlandse chartermaatschappijen? Houdt zij ondanks deze reacties nog steeds vast aan haar stelling?

Zie het antwoord op vraag 18.

Vraag 59 is niet gesteld.

60

Kan een nadere toelichting worden gegeven op de verwachting dat de werkgelegenheid met 3300 arbeidsplaatsen zal groeien? Welk deel hiervan is directe en welk deel indirecte werkgelegenheid? Kan een nadere aanduiding worden gegeven van de sectoren waarin deze groei wordt verwacht? Van hoeveel dagvluchten is bij de berekening – naast de 950 nachtrandvluchten – uitgegaan?

Zie met betrekking tot de werkgelegenheidsaspecten het antwoord op vraag 41. Bij de berekening van variant E is naast ca. 950 nachtrandvluchten uitgegaan van ca. 17 500 dagvluchten in 2005.

61

Hoeveel vliegbewegingen vinden thans op MAA plaats? Welke werkgelegenheid (direct resp. indirect) is hiermee volgens het kabinet gemoeid?

In 1995 bedroeg het totaal aantal vliegtuigbewegingen op MAA 82 704 (waarvan bijna 72 000 door kleine luchtvaart).

Ultimo 1994 bedroeg de werkgelegenheid op het luchthavenareaal van MAA (gemeten in arbeidsjaren) 853. Op het bedrijventerrein Technoport Europe bedroeg de werkgelegenheid 988 arbeidsjaren, waarvan 547 bij Eurocontrol. Volgens het onderzoek van SEO kunnen 1447 arbeidsjaren in de rest van Zuid-Limburg aan de luchthaven gerelateerd worden.

De totale luchthavengebonden werkgelegenheid (direct en indirect) exclusief Eurocontrol bedroeg in 1994 derhalve ca. 2700 arbeidsjaren. Na neerwaartse bijstelling van 13% in verband met de functionele relatie (zie ook vraag 42), resulteert dit in een luchtvaartgebonden werkgelegenheid in 1994 van ca. 2300 arbeidsjaren.

62

Gesteld wordt dat een volledige nachtsluiting o.a. een niet rendabele exploitatie tot gevolg zou hebben. Over het exploitatieresultaat bij 950 nachtvluchten worden geen uitspraken gedaan. Het kabinet stelt dat beoordeling van het (bedrijfs-)economisch effect in de procedure voor de nachtaanwijziging nader bezien moet worden. Moet hieruit worden afgeleid dat het kabinet thans nog geen enkel inzicht heeft in de consequenties van haar besluit voor de exploitatie?

Zo ja, acht zij het verantwoord een besluit te nemen zonder dat de financiële consequenties te overzien zijn? Zo nee, kan een nadere aanduiding worden gegeven van de financiële consequenties?

Nee, zoals in antwoord op de vraag 31 is aangegeven, is er een eerste indicatie beschikbaar van de consequenties van het Kabinetsbesluit voor het exploitatie-resultaat van MAA. Volgens de ramingen op basis van het rekenmodel in het Samenwerkingsrapport, zou variant E, die grotendeels overeenkomt met het kabinetsbesluit, leiden tot een rendabele exploitatie in 2011.

Echter, omdat aan het rekenmodel allerlei veronderstellingen van de (beoogde) exploitant ten grondslag liggen waarover nog onderhandelingen zullen moeten plaatsvinden, beschouwt het Kabinet de uitkomsten van het rekenmodel uitsluitend als een indicatie.

63

Kan worden toegelicht welke verkeers- en vervoersfuncties van MAA in de ogen van het kabinet een financiële rijksbetrokkenheid rechtvaardigen? Erkent het kabinet dat zij hiermee overgaat tot het continu subsidiëren van de meest milieuvervuilende vorm van vervoer? Kan zij aangeven waarom zij een dergelijk subsidie – bovenop de verborgen subsidies door het ontbreken van accijnzen op vliegtuigbrandstof en het niet BTW-plichtig zijn van vliegtickets – verantwoord acht? Is dit niet in strijd met het algemene kabinetsbeleid dat gericht is op het realiseren van gelijke concurrentievoorwaarden voor de verschillende vervoersmodaliteiten?

Bovenregionaal luchtvrachtvervoer en, in zoverre de markt-omstandigheden het toelaten, uitplaatsing van vakantiechartervluchten van Schiphol, rechtvaardigen in de ogen van het Kabinet een financiële Rijksbetrokkenheid.

In het antwoord op vraag 17 is het beleid ten aanzien van de financiële betrokkenheid van het Rijk bij de regionale luchthavens uiteengezet.

Voor wat betreft de BTW en accijnzen zal het Kabinet in internationaal verband, zowel mondiaal als in EU-kader, verdere initiatieven nemen om deze in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen. In de nota «Luchtverontreiniging en Luchtvaart» is aangegeven, dat maatregelen als het invoeren van indirecte belastingen (zoals kerosine-accijns en BTW op internationaal personenvervoer) niet door Nederland alleen genomen kunnen worden. Dit zou de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en die van de Nederlandse luchthavens ernstig benadelen. Deze maatregelen dienen in internationaal verband genomen te worden.

64

Hoe is te verklaren dat het kabinet verwacht dat op langere termijn een rendabele luchthaven kan ontstaan als zij gelijktijdig stelt dat een financiële rijksbetrokkenheid nodig is? Op welke termijn is naar het oordeel van het kabinet een rendabele exploitatie te verwachten onder de thans geformuleerde randvoorwaarden? Kan een (globaal) overzicht worden gegeven van de financiële bijdragen van rijk en andere overheden die nodig zullen zijn tot het moment waarop rendabele exploitatie naar uw verwachting mogelijk is?

Zie het antwoord op vraag 12 en vraag 44.

65

Is de Ke-zone in het dagaanwijzingsbesluit nog wel actueel, nu gekozen is voor een ontwikkeling primair als passagiersluchthaven? De bij dit scenario behorende aantal vrachtluchten en het aantal nachtluchten is immers veel lager dan bij de berekening van deze Ke-zone is verondersteld? Wat zijn de consequenties hiervan voor het aantal woningen in de zone van de Oost-Westbaan en voor het aantal in de zone van de Noord-Zuidbaan ingeval de Oost-Westbaan niet wordt aangelegd?

Zie antwoord op vraag 3 en 8.

66

Zal bij MAA – net als bij Schiphol – woningbouw binnen de 30 Ke-zone worden uitgesloten? Kan het gebied worden aangegeven voor de Oost-Westbaan resp. de Noord-Zuidbaan ingeval van aanleg van de

Oost-Westbaan en in het geval van geen Oost-Westbaan en beperking tot een business airport?

Een verdere beperking van de woningbouwmogelijkheden dan wettelijk vastgesteld (de 35 Ke-contour) behoort tot de competentie van het bevoegd gezag i.c. de Provincie bij de nadere uitwerking van het Kabinetsbesluit.

Voor een duiding van het betrokken gebied voor de oost-westbaan resp. de noord-zuidbaan in geval van aanleg van de oost-westbaan kan verwezen worden naar het kaartmateriaal bij het (aanvullend) MER voor de dag-aanwijzing van MAA. Het gebied binnen de 30 Ke-zone in het geval van geen oost-westbaan en beperking tot business airport is niet onderzocht en is met het voorliggende besluit ook niet aan de orde.

Het Kabinet staat positief tegen een eventueel initiatief van de provincie om een vrijwaringszone, vergelijkbaar met Schiphol, in te stellen.

67

Wordt de kleine luchtvaart op de Oost-Westbaan gezet of blijft deze (deels) op de Noord-Zuidbaan, waardoor een groot deel van de huidige geluidsoverlast blijft bestaan? Indien de kleine luchtvaart op de Noord-Zuidbaan blijft, waarom is/wordt dan gesuggereerd dat aanleg van de Oost-Westbaan een oplossing betekent voor de geluidsoverlast in Meerssen en Beek?

Kan het gebied van de geluidzone voor de kleine luchtvaart (Bkl-zone) worden aangegeven?

Zie antwoord op vraag 4.

68

Van welk soort vliegtuigen wordt bij de berekening van de geluid-contour en -zone behorende bij 950 nachtvluchten uitgegaan? Wordt deze berekend uitgaande van de minst lawaaiige typen in hun soort, zoals de B767 en MD11?

Bij de berekening van de 26 dB(A) LAeq nachtzone wordt uitgegaan van de geldende internationaal afgesproken geluidscertificering voor vliegtuigen. Aangezien het voorziene tijdstip van ingebruikneming van de oost-westbaan nagenoeg samenvalt met de definitieve uitfasering van zgn. Hoofdstuk 2 vliegtuigen (2002), zullen deze typen dan niet meer van de luchthaven gebruik mogen maken. Bij de geluidberekeningen zal worden uitgegaan van een zo realistisch mogelijke inschatting van de verkeerssamenstelling op basis van het door de exploitant nog op te stellen bedrijfsplan.

Binnen dit kader zal, in de m.e.r.-procedure, het geluidhindereffect van verschillen in vlootsamenstelling inzichtelijk gemaakt worden.

69

Kan de stelling dat de aanleg van de Oost-Westbaan tot minder geluidsoverlast zal leiden nader onderbouwd worden? Ten opzichte van de huidige situatie wordt de omvang van het vliegverkeer veel groter en komen er nachtvluchten. Neemt desondanks het aantal geluidgehin-derden af?

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 3.

70

Uit diverse onderzoeken (o.a. van KPMG) is gebleken dat het bedrijfsleven geen of nauwelijks belang hecht aan de aanwezigheid van een luchthaven – al dan niet met nachtvluchten – voor het bedrijfs- en vestigingsklimaat. Kan tegen deze achtergrond de stelling nader worden

toegelicht dat een toename van het vliegverkeer zal leiden tot een versterking van het vestigingsklimaat?

KPMG heeft een enquête uitgevoerd bij de 100 grootste Limburgse ondernemingen (qua omzet). Uit deze enquête blijkt dat de meeste van deze ondernemingen het al dan niet doorgaan van eventuele uitbreidingsplannen nauwelijks tot geen invloed toedichten op het functioneren van hun onderneming. Zelfs een eventuele sluiting achten zij nauwelijks van invloed op het functioneren van hun onderneming.

In het Booz Allen & Hamilton-onderzoek wordt dezelfde conclusie getrokken. Deze uitkomst is niet zo verwonderlijk. Immers, bedrijven waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven belangrijk is, hebben, gelet op de beperkte huidige omvang en mogelijkheden van MAA, niet gekozen voor vestiging in Zuid-Limburg.

De uitbreiding van MAA zal er toe leiden dat een ander type luchtverkeer zal kunnen worden aangetrokken, hetgeen de aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg voor luchthaven georiënteerde bedrijvigheid zal vergroten.

71

Het besluit om in de toekomst nachtvluchten toe te staan in de randen van de nacht wijkt duidelijk af van de scenario's die ten grondslag liggen aan de dagaanwijzing en bijbehorende m.e.r. Heeft het kabinet rekening gehouden met het gevaar dat de Raad van State nu geen genoeg meer zal nemen met de aan de dagaanwijzing ten grondslag liggende m.e.r., zeker aangezien duidelijk is dat wijziging van het aanwijzingsbesluit er aan zit te komen?

Het Kabinet acht de dagaanwijzing voor de Raad van State goed verdedigbaar. De beslissing om de Luchthaven Maastricht open te stellen voor nachtvluchten is losgekoppeld van de dagaanwijzing waarin het besluit tot aanleg van de oost-westbaan is genomen. In de dagaanwijzing is rekening gehouden met de mogelijkheid dat nachtvluchten worden toegestaan. Ook is aangegeven dat in het geval dat er nachtvluchten worden toegestaan een wijziging van de dagaanwijzing noodzakelijk is om de LAeq-zone vast te stellen en het nachtelijk gebruik in de aanwijzing op te nemen. Deze «nachtaanwijzing» zal de normale wettelijke procedure doorlopen. Ten behoeve van het aanwijzingsbesluit met nachtvluchten in de randen van de nacht zal de aanwijzingsprocedure uit de Luchtvaartwet en de m.e.r.-procedure uit de Wet milieubeheer worden doorlopen. De dagaanwijzing is momenteel in het kader van de beroepsprocedure in behandeling bij de Raad van State. Op 21 augustus 1996 is het verweerschrift van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer naar de Raad van State gezonden.

72

Het kabinet gaat uit van afronding van alle procedures voor de nachtaanwijzing op 1 november 2000. Gaat zij daarbij uit van het op normale manier doorlopen van alle gebruikelijke procedures, of is hierbij uitgegaan van verkorte procedures?

Hoe verhoudt de datum van 1 november 2000 zich tot eerdere informatie die uitgaat van een ingebruikneming van de Oost-Westbaan op zijn vroegst per 1 januari 2004 bij het op de gebruikelijke wijze volgen van de procedures voor de wijziging van milieu- en luchtvaartvoorschriften?

Het Kabinet gaat bij de procedure voor de nachtaanwijzing uit van de gebruikelijke aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet en de m.e.r.-procedure op grond van de Wet milieubeheer. In de brief van 5 november 1996 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer is een indicatief

tijdschema opgenomen. De afronding van de procedure voor de nacht-aanwijzing wordt in 2000 verwacht. De ingebruikname van de oost-westbaan wordt in 2002 verwacht.

De datum van 1 januari 2004 voor de ingebruikname van de oost-westbaan, komt voort uit het samenwerkingsrapport van AAS/MAA.

73

Op eerdere vragen van de Kamer heeft het kabinet geantwoord dat zij geen schatting kan maken van het te betalen bedrag aan nadeelcompensatie als gevolg van aanleg en gebruik van de Oost-Westbaan. Voor een goede beoordeling van de financiële consequenties van de aanleg van deze baan is een dergelijke schatting echter onmisbaar. Van welk bedrag aan nadeelcompensatie is het kabinet uitgegaan bij de beoordeling van de rentabiliteitsvraag in relatie tot het thans voorliggende besluit?

Bekend is dat zich in de voorfase van de besluitvorming ten behoeve van de dagaanwijzing een groot aantal burgers heeft gemeld met de stelling dat zij schade zullen lijden. Om, voorafgaand aan bedoelde besluitvorming, de hoogte van eventuele schadeclaims te bepalen is, gelet op de omvang en gecompliceerdheid van dit soort besluiten, onmogelijk.

Vragen van de SP-fractie

74

Zijn er in het kader van lopende bilaterale luchtvaartverdragen in het verleden door Nederland verplichtingen aangegaan die consequenties hebben voor het huidige en toekomstige aantal nachtvluchten naar MAA? Zo ja, kan een overzicht worden gegeven van deze verplichtingen?

Nederland heeft bilaterale verdragen met andere landen op basis waarvan markttoegang wordt gegeven aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen om op Nederlandse luchthavens, waaronder MAA, te opereren. Deze operaties dienen zich echter te houden aan de algemeen geldende toegangs- en openstellingsregels voor deze luchthaven. Het is aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen om te beoordelen of de toegang adequaat is voor hun operaties.

Of en in hoeverre de luchtvaartmaatschappijen die markttoegang hebben verkregen op MAA daar ook daadwerkelijk gebruik van willen, danwel zullen, maken voor nachtvluchten is niet aan te geven.

75

Op blz. 4 van de brief wordt verwezen naar een rapport van Booz Allen & Hamilton (1995) waarin het belang van de luchthaven voor het Limburgs vestigingsklimaat wordt benadrukt.

Ditzelfde rapport wijst er echter ook op dat er een groot ruimtegebrek is in Zuid-Limburg, en dat het reserveren van veel grond voor het vliegveld betekent dat er geen ruimte is voor een bovenregionaal industrieterrein, natuurontwikkeling e.d. Waarom heeft het Kabinet selectief gewinkeld in het rapport?

Het Kabinet heeft niet selectief gewinkeld in het rapport. Booz Allen & Hamilton heeft in oktober 1995 een onderzoek uitgevoerd in opdracht van het LIOF («Goede morgen 2015!»), waarin wordt geconcludeerd dat in Zuid-Limburg onvoldoende grote bedrijventerreinen beschikbaar zijn en er beperkte mogelijkheden zijn voor aanleg van nieuwe terreinen.

In het onderzoek van Booz Allen & Hamilton in opdracht van het Kabinet (november 1995), wordt geconcludeerd dat «een gezonde luchthaven een

positief effect op het vestigingsklimaat zal hebben...en niet in strijd is met de visie die in «Goede morgen 2015!» is ontwikkeld».

76

Onder de rapporten die vermeld worden in de paragraaf «nader onderzoek» (blz. 2/3) wordt geen melding gemaakt van de rapportages van de wetenschapswinkel van de RU Maastricht, die laten zien dat het huidige aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven MAA slechts 413 bedraagt, in plaats van de 1200 arbeidsplaatsen die steeds worden genoemd door de voorstanders van uitbreiding en door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Evenmin van de resultaten van de enquête van KPMG ter gelegenheid van het jubileum van de Limburgse WerkgeversVereniging LWV, waarbij geconcludeerd werd dat 75% van de grote Limburgse bedrijven zegt geen enkele baat bij het vliegveld te hebben.

Evenmin met de voorstellen van de Stichting de Rentmeesters om de exploitatie van het vliegveld op beperkte schaal voort te zetten via de bestaande Noord-Zuidbaan en de grond van de Oost-Westbaan te gebruiken voor een multifunctioneel bovenregionaal industrieterrein van 240 ha, dat 8000 arbeidsplaatsen zou opleveren, een veelvoud van MAA na de uitbreiding.

Zijn deze bronnen betrokken bij de besluitvorming? Zo ja, op welke wijze zijn deze gebruikt?

Zie ook het antwoord op vraag 43 en het antwoord op vraag 70.

77

Het kabinet stelt nu voor om 950 nachtvluchten in de «nachtranden» toe te staan. De kans op verstoring van de slaap zou dan kleiner zijn dan in de nachtkern. Op welke wetenschappelijke bron(nen) is dit standpunt gebaseerd?

Ten eerste dient bedacht te worden dat de nachtnorm van LAeq 26 dB(A) binnen de nachtcontour door de aan te brengen geluidwerende voorzieningen, het effect op de slaap tot aanvaardbare proporties terugbrengt. In de dosismaat LAeq is, naast het niveau, het aantal en de duur van de geluidpieken als gevolg van vliegtuiglawaai meegenomen. Hiermee wordt een zo goed mogelijke relatie gelegd met de effecten van nachtelijk vliegtuiggeluid op omwonenden. Bij de waarde van 26 LAeq zal ternauwernood van enig effect sprake zijn, zodat de vraag in welke periode deze effecten optreden minder relevant is. Bij het vaststellen van de nachtnorm is ervan uitgegaan dat alle perioden even gevoelig zijn (voorzorgprincipe).

Voor wat betreft de wetenschappelijke bronnen wordt verwezen naar het rapport van de werkgroep Nachtnormering van mei 1993 waar op deze materie wordt ingegaan (zie bv. blz. 21 van dit rapport). Daarbij wordt geconstateerd dat uit (laboratorium) onderzoek blijkt dat de fase van «diepe slaap» het minst kwetsbaar is voor verstoring door geluid. De fase «lichte slaap» en de zgn. REM-slaap zijn het meest gevoelig voor verstoring. De diepe slaap (gerelateerd aan lichamelijk herstel) komt vooral voor in het begin van de nacht, direct na inslapen. Daarna volgen afwisselend periodes van lichte en diepe slaap, waarbij de periodes met diepe slaap steeds korter worden en minder «diep» worden.

Bedacht dient te worden dat juist in het holst van de nacht de meeste mensen slapen. Opgemerkt moet worden dat het hier gaat om resultaten van een beperkte groep onderzochte personen. Als de bevolking als geheel genomen wordt moet rekening worden gehouden met verschillende tijdstippen waarop mensen gaan slapen en de verscheidenheid aan slaappatronen groot is.

Door de fractievoorzitter van de VVD in de Tweede Kamer is erop gewezen dat het kabinet niet over haar graf kan heen regeren, dat het derhalve een volgend kabinet vrij staat het aantal nachtvluchten verder te verhogen. Is deze constatering juist?

Zoals in de brief van het Kabinet d.d. 5 november 1996 aan de Tweede Kamer is aangegeven, zal op basis van de huidige planning het uiteindelijke besluit over de nachtaanwijzing in het najaar van 1998 genomen.

Ten behoeve van de besluitvorming zal een zorgvuldige, in de Luchtvaartwet vastgelegde, procedure gevolgd worden.

Als een volgend Kabinet een fundamenteel ander besluit zou willen nemen, zou de procedure opnieuw doorlopen moeten worden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Coenen