

Vergaderjaar 2017–2018

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 429**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2017

Conform toezegging in mijn brief van 31 oktober 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 424) informeer ik u hierbij over de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen, de gevolgen voor de procedure van het Luchthavenbesluit Maastricht en mijn besluit om het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte (2.750 meter) voor startend vrachtverkeer op korte termijn toe te staan vooruitlopend op een wijziging van het Luchthavenbesluit.

*Aanleiding nieuwe geluidberekeningen*

Met de brief van 16 oktober 2017 (Kamerstuk 31 936, nr. 422) is uw Kamer geïnformeerd over enkele onvolkomenheden in de invoergegevens voor de geluidberekeningen in het MER voor Lelystad Airport, het herstel daarvan en de afspraak om de consequenties voor het MER voor Lelystad Airport in beeld te brengen. In die brief is ook aangekondigd dat uit zorgvuldigheid een extra controle wordt uitgevoerd op de berekeningen die zijn gedaan voor het inmiddels aangehouden Luchthavenbesluit Maastricht (hierna: Luchthavenbesluit).

In mijn brief van 31 oktober 2017 heb ik u aangegeven dat uit de analyse die het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft uitgevoerd naar de invoergegevens voor de geluidberekeningen voor het Luchthavenbesluit Maastricht is gebleken dat voor een aantal vliegtuigtypes met de verkeerde invoergegevens is gerekend. Het gaat hierbij om gegevens over de prestatie van een aantal vliegtuigtypes (stuwkracht). Ik heb u daarbij aangegeven het NLR opdracht te hebben gegeven de incorrecte invoergegevens voor Maastricht Aachen Airport te herstellen. Vervolgens heb ik een extern bureau gevraagd op basis van deze nieuwe gegevens berekeningen uit te voeren naar de effecten voor de geluidcontouren en de grenswaarden in de handhavingspunten uit het Luchthavenbesluit. Zoals ik u eerder heb aangegeven is deze informatie essentieel om te kunnen bepalen wat de consequenties zijn voor het Luchthavenbesluit en het vervolgproces.

### *Uitkomsten nieuwe geluidberekeningen*

Inmiddels heeft het NLR de invoergegevens hersteld en hebben de bureaus To70 en Adecs Airinfra deze gegevens gevalideerd. Geconcludeerd is dat de invoergegevens nu correct zijn. Op grond van deze invoergegevens zijn de berekeningen uitgevoerd naar de effecten voor de geluidcontouren en de grenswaarden in de handhavingspunten van het Luchthavenbesluit.

Uit de herberekening blijkt dat geluidcontouren en grenswaarden in de handhavingspunten blijven passen binnen de huidige gebruiksruimte (c.q. geluidsruimte) waarover de luchthaven beschikt op grond van de huidige gebruiksvergunning (Omzettingsregeling luchthaven Maastricht). Wel is het zo dat na correctie de geluidcontouren en grenswaarden groter respectievelijk hoger worden ten opzichte van diegene die zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit.

De constatering dat de geluidcontouren en grenswaarden nog steeds passen binnen de huidige gebruiksruimte is van belang, omdat dit het kader is waarbinnen de luchthaven heeft aangegeven te willen blijven opereren en dat de provincie Limburg (eigenaar van de luchthaven) als randvoorwaarde aan de luchthaven heeft meegegeven. In de aanvraag van het Luchthavenbesluit is dit expliciet als uitgangspunt geformuleerd. Voor het voormalig kabinet is het vasthouden aan de huidige gebruiksruimte ook een belangrijke overweging geweest om in te stemmen met het Luchthavenbesluit. Deze overweging is onder de aandacht van uw Kamer gebracht in de brief waarmee het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht in voorhang aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 368). In de brief is aangegeven dat de milieu en geluidseffecten van het gewijzigde gebruik met de 2.750 meter baan van een zelfde orde van grootte zijn als de milieueffecten van het huidige toegestane gebruik. De geluidcontouren en grenswaarden blijven passen binnen de huidige gebruiksruimte (c.q. geluidsruimte) waarover de luchthaven beschikt op grond van de huidige gebruiksvergunning. Dat heeft te maken met het feit dat de voorziene groei in aantallen vluchten met het gewijzigde gebruik aanzienlijk lager wordt in vergelijking met het maximum aantal vluchten waarop de huidige gebruiksvergunning is gebaseerd (25.500 in plaats van 51.000 vluchten). Op deze wijze wordt de maximale overlast die omwonenden op basis van de huidige vergunning zouden kunnen ervaren niet vergroot. Op grond van de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen blijft deze conclusie overeind.

### *Gevolgen voor het Luchthavenbesluit*

Omdat de geluidcontouren en de grenswaarden in de handhavingspunten zoals deze zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit wijzigen, is het nodig dat een wijzigingsprocedure van het Luchthavenbesluit wordt gestart. Deze wijziging heeft tot doel de contouren en grenswaarden in de handhavingspunten die zijn geraakt door de rekenfout te wijzigen en dit nader toe te lichten. Ten behoeve van dit wijzigingsbesluit zal de door de luchthaven opgestelde M.e.r.-beoordelingsnotitie worden geactualiseerd. Het ontwerp wijzigingsbesluit zal straks ondermeer in voorhang aan uw Kamer worden aangeboden en ook ter inzage worden gelegd. De doorlooptijd van de procedure is naar verwachting circa een jaar, waarna het wijzigingsbesluit kan worden vastgesteld.

### *Verzoek luchthaven en provincie Limburg*

De afgelopen periode heeft er constructief overleg plaatsgevonden met de provincie Limburg en Maastricht Aachen Airport over de ontstane situatie en over de consequenties van de verkeerde invoergegevens voor het

Luchthavenbesluit. Vanuit de provincie en de luchthaven is de urgentie benadrukt om hierover zo spoedig mogelijk duidelijkheid te krijgen. Daarbij hebben de provincie en luchthaven het belang benadrukt van een oplossing waarmee op korte termijn de 2.750 meter baan gebruikt kan worden voor startend vrachtverkeer. Gewezen is op het belang van de 2.750 meter baan voor de businesscase en de bijdrage die deze levert aan het rendabel maken van de luchthaven. Het maakt immers mogelijk dat vrachtvliegtuigen een grotere non-stop afstand vliegen en/of meer vracht meenemen, wat de luchthaven aantrekkelijker maakt. De luchthaven geeft aan dat de urgentie om op korte termijn gebruik te mogen maken van de 2.750 meter baan alleen maar groter is geworden vanwege de problematiek van slotschaarste voor vracht op Schiphol. Maastricht Aachen Airport is daarbij genoemd als mogelijk alternatief voor een deel van de vracht op Schiphol. Dat heeft onder andere tot de afspraak geleid dat de luchthaven gezamenlijk met de luchtvrachtsector verkent in hoeverre de luchthaven een oplossing biedt om de vrachtmarkt voor Nederland te behouden en waar mogelijk te versterken. De luchthaven heeft aangegeven dat de beschikbaarheid van een baan van 2.750 meter essentieel is om iets in deze kwestie te kunnen betekenen. Dat heeft het overleg met de luchtvrachtsector bevestigd.

#### *Besluit korte termijn*

Nu er helderheid is over de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen en de gevolgen voor de procedure van het Luchthavenbesluit heb ik een goede afweging kunnen maken over het verzoek van de luchthaven en de provincie. Alle belangen afwegende heb ik besloten om het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte voor startend verkeer (2.750 meter) per 6 december 2017 toe te staan, vooruitlopend op de wijziging van het Luchthavenbesluit. De voornaamste overweging om hiertoe te besluiten heeft te maken met het feit dat de uitkomsten van de nieuwe geluidberekeningen niet tot een andere conclusie leiden zoals eerder aangenomen in het Luchthavenbesluit. De overwegingen zoals eerder zijn geschetst richting uw Kamer bij het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht staan nog steeds overeind: het aangevraagde gebruik met de beschikbaarheid van de 2.750 meter baan blijft passen binnen de huidige gebruiksruimte (c.q. geluidsruimte) waarover de luchthaven op grond van de huidige gebruiksvergunning reeds beschikt.

Om deze oplossing voor de korte termijn mogelijk te maken heb ik de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een verzoek tot anticiperend handhaven gedaan en verzocht hiervoor een tijdelijke beleidsregel op te stellen. Deze beleidsregel wordt nu voorbereid en zal met ingang van 6 december 2017 van kracht worden.

Mede in het belang van en vanwege de zorgen van de omgeving zal hierin een aantal voorwaarden worden opgenomen. Belangrijke voorwaarde zoals eerder vermeld is dat de luchthaven binnen de huidige gebruiksruimte blijft opereren. Ook op het punt van de veilige operatie op de luchthaven zullen voorwaarden worden opgenomen. De ILT heeft aangegeven hier geen problemen te voorzien. Er ligt al een nieuw concept veiligheidscertificaat gereed in verband met het aangevraagde, gewijzigde gebruik van de luchthaven inclusief gebruik van de 2.750 meter baan. De verstrekking van dit nieuwe veiligheidscertificaat is aangehouden vanwege de ontwikkelingen rondom het Luchthavenbesluit. Het certificaat kan met deze tijdelijke beleidsregel verstrekt worden. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om een handhavingsverzoek bij de ILT in te dienen. Tegen een besluit van een dergelijk verzoek is bezwaar en beroep mogelijk.

Met deze oplossing is een juiste balans gevonden tussen de economische belangen van de luchthaven en de vrachtsector enerzijds en de belangen van omwonenden anderzijds.

Diegenen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerp Luchthavenbesluit Maastricht worden per brief op de hoogte gesteld van bovengenoemde ontwikkelingen. Zij en andere belanghebbenden hebben de mogelijkheid om op het wijzigingsbesluit een zienswijze in te dienen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga