

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

302

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bezoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan Maastricht Aachen Airport* (ingezonden 21 augustus 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 oktober 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Minister van Nieuwenhuizen bezoekt Maastricht Aachen Airport»?¹

Antwoord 1

Ja, dat bericht is mij bekend.

Vraag 2

Op welke wijze worden uw toekomstige beleidskeuzes in het luchtvaartdossier beïnvloed door uw bezoek aan Maastricht Aachen Airport?

Antwoord 2

Het doel van mijn werkbezoek aan Maastricht Aachen Airport (MAA) is enerzijds geweest om kennis te maken met de luchthaven en van de luchthavendirectie en de provincie Limburg, eigenaar van de luchthaven, te horen hoe zij de toekomst van MAA zien. Anderzijds heeft mijn werkbezoek tot doel gehad een informeel gesprek te voeren met een aantal andere belanghebbenden uit de omgeving van MAA, zoals een aantal omwonenden, vertegenwoordigers van de toeristische sector en een aantal ondernemers om zo uit de eerste hand te horen hoe zij denken over de ontwikkeling van deze luchthaven. De reacties en aandachtspunten van deze belanghebbenden betrek ik bij de weging van de uiteindelijke beleidskeuzes voor de Luchtvaartnota.

Vraag 3

Klopt het dat recent de gebouwen van Maastricht Aachen Airport op royale wijze gerenoveerd zijn?

¹ <https://sittard-geleen.nieuws.nl/nieuws/20190712/minister-van-nieuwenhuizen-bezoekt-maastricht-aachen-airport/>

Antwoord 3

De provincie Limburg heeft aangegeven dat de passagiersterminal is opgeknapt.

Vraag 4

Wat zijn de kosten geweest van deze renovaties?

Antwoord 4

Dit is een aangelegenheid van de eigenaar van de luchthaven i.c. de provincie Limburg en de exploitant.

Vraag 5

Kunt u deze kosten specificeren?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 4

Vraag 6

Kunt u een jaarlijks overzicht verschaffen van alle publieke middelen die er door de jaren heen door de overheid in Maastricht Aachen Airport zijn gepompt?

Antwoord 6

Ik kan u inzicht geven in de publieke middelen vanuit het Rijk. De provincies en gemeenten hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van eventuele inzet van publieke middelen.

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor regionale luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in regionale luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt (nota Regionale luchthavenstrategie²). Alleen bij uitzondering kunnen specifieke afspraken over financiële bijdragen worden gemaakt.

In 2001 is in overeenkomsten vastgelegd dat de toen nog bestaande subsidierelatie tussen het Rijk en sommige regionale luchthavens, waaronder MAA, wordt beëindigd door middel van een afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. Ook zijn afspraken gemaakt over investeringsbijdragen om die luchthavens met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te doen. Er is sindsdien geen sprake meer van nieuwe inzet van publieke middelen vanuit het Rijk richting MAA.

Vraag 7

Is het waar dat de vergadering van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Maastricht Aachen Airport op 20 juni 2019 op het laatste moment niet is doorgegaan?

Antwoord 7

De voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht (CRO MAA) heeft op 6 juni 2019 besloten tot uitstel van de vergadering en hierover de leden geïnformeerd.

Vraag 8

Wat was de aanleiding voor het annuleren van deze vergadering?

Antwoord 8

Belangrijkste onderwerp van de agenda betrof de evaluatie en de toekomstige werkwijze van de CRO MAA. De voorzitter heeft aangegeven dat de voorbereiding van dit agendapunt meer voorbereiding vroeg.

Vraag 9

Wat stond er op de agenda van deze vergadering?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 8.

² Kamerstuk 25 230, nr. 2, vergaderjaar 1996–1997.

Vraag 10

Wanneer staat de volgende vergadering van de CRO gepland?

Antwoord 10

In plaats van 20 juni 2019 is de CRO MAA inmiddels op 26 augustus 2019 bijeengekomen om de oorspronkelijk geplande onderwerpen te bespreken. De volgende vergadering is gepland op 26 september 2019.

Vraag 11

Erkent u dat er juist nu alle reden is voor de CRO om bij elkaar te komen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Zoals ook uit het antwoord op vraag 10 volgt komt de CRO MAA op reguliere basis bij elkaar.

Vraag 12

Is het waar dat vanwege overbelasting geen rapportages worden gemaakt van de klachten die binnenkomen bij het Klachten Informatie Centrum Limburg (KICL)? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 12

Bij het Klachten Informatie Centrum Limburg (KICL) is er ten gevolge van de aanzienlijke stijging van het aantal klachten over MAA in de afgelopen periode een personeel knelpunt ontstaan waardoor tijdelijk slechts beperkt gerapporteerd kon worden aan de CRO MAA. De KICL heeft aangegeven dat het personele knelpunt sinds 1 juli 2019 is opgelost.

Vraag 13

Erkent u dat een klachtenlijn geen enkele zin heeft als er niets gedaan kan worden met deze klachten?

Antwoord 13

Dit is niet aan de orde. De door de KICL opgestelde klachtenrapportages worden besproken in de CRO MAA. Partijen in de CRO MAA hebben recent omgevingsafspraken gemaakt waarbij ook afspraken zijn gemaakt op welke wijze de klachten onderdeel zijn van een aanpak om vermijdbare hinder van de luchthaven verder aan te pakken.

Vraag 14

Wat is uw inzet om deze onwenselijke situatie zo snel mogelijk op te lossen?

Antwoord 14

Dit is niet aan de orde. Zie het antwoord op vraag 12 en 13.

Vraag 15

Is het waar dat zowel het vliegveld als de klachtenlijn eigendom zijn van de provincie Limburg?

Antwoord 15

Nee, de klachtenlijn is ondergebracht in de onafhankelijke Stichting Klachten-telefoon Luchtverkeer Limburg. KICL is de werknaam van de Stichting.

Vraag 16

In hoeverre is deze dubbele eigendomssituatie van invloed op het negeren van de binnengekomen klachten?

Antwoord 16

Dit is niet aan de orde. Zie het antwoord vraag 15.

Vraag 17

Waarom gaf u eerder geen inhoudelijk antwoord op onze vraag naar het waterbedscenario dat tot extra overlast kan leiden bij regionale luchthavens, hetgeen tot grote maatschappelijke zorgen heeft geleid bij omwonenden van deze luchthavens?³

Antwoord 17

Ik heb geen inhoudelijk antwoord gegeven, maar weloverwogen verwezen naar het PlanMER-proces voor de Luchtvaartnota 2020–2050. Het PlanMER-proces is immers bedoeld om zorgvuldig en gestructureerd de effecten van de verschillende beleidsopties en alternatieven voor de Luchtvaartnota in kaart te brengen. De beleidsopties zijn gegroepeerd in uitersten, oftewel de randen van het speelveld, en gelden in het bijzonder voor de civiele luchtvaart. Eén van die uitersten is de invalshoek verdeling van luchtvaart over Nederland. Daarin staan de ontwikkelkansen rondom regionale luchthavens centraal. Ik laat in de PlanMER op een hoog abstractieniveau de maatschappelijke effecten in kaart brengen, ook eventuele waterbedeffecten. De resultaten van de PlanMER zullen, naast relevant onderzoek en inzicht in de wensen en zorgen van belanghebbenden, worden betrokken bij de weging van de uiteindelijke beleidskeuzes voor de Luchtvaartnota.

Vraag 18

Erkent u dat deze maatschappelijke zorgen over het waterbedeffect daadwerkelijk bestaan bij de omwonenden van deze luchthavens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Ja, dat erken ik. Uit de reacties van omwonenden zijn deze zorgen immers naar voren gekomen.

Vraag 19

Bent u bereid om door een onafhankelijk bureau serieus onderzoek te laten verrichten naar het waterbedeffect van verplaatsingen in vliegbewegingen als gevolg van verschillende beleidskeuzes in het Nederlandse luchtvaartbeleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Hiervoor hebben we het PlanMER-proces, waarvoor we een gedegen partij hebben ingeschakeld en betrokkenheid van alle stakeholders (klankbord) om zo tot een goede planMER te komen. Zie verder het antwoord op vraag 17.

Vraag 20

Waarom gaf u eerder geen inhoudelijk antwoord op onze vraag of u erkent dat met de voorgestelde openingstijden van Maastricht Aachen Airport de nachtrust van omwonenden ernstig wordt verstoord?⁴

Antwoord 20

Ik heb met mijn eerdere antwoorden niet willen ontkennen dat nachtelijk verkeer kan leiden tot slaapverstoring en effecten op de leefomgeving, maar benadrukt dat varianten van nachtsluiting in de PlanMER worden beoordeeld met onder meer het doel om de effecten op gezondheid en de leefomgeving in kaart te brengen. Er is op dit moment geen sprake van enig beleidsvoornemen om tot nachtelijke openstelling van MAA te komen. De PlanMER beoogt slechts de mogelijke effecten daarvan in beeld te brengen.

Vraag 21

Erkent u dat met dergelijke openingstijden de nachtrust van omwonenden ernstig wordt verstoord? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21

Ja, het klopt dat nachtelijk vliegverkeer kan leiden tot slaapverstoring. Zie voorts het antwoord op vraag 20.

³ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3427, vraag 3

⁴ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3427, vraag 11

Vraag 22

Waarom gaf u eerder geen inhoudelijk antwoord op onze vraag of u erkent dat met dergelijke openingstijden de leefomgeving van mens en dier verder wordt aangetast?⁵

Antwoord 22

Zie het antwoord op vraag 20.

Vraag 23

Erkent u dat met dergelijke openingstijden de leefomgeving van mens en dier verder wordt aangetast? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23

Zie het antwoord op vraag 20. De effecten op de leefomgeving van dergelijke keuzes betrek ik in de PlanMER-analyse.

Vraag 24

Erkent u dat uw wel heel erg korte antwoord «ik heb hiervan kennisgenomen» in reactie op onze vraag over de bezwaren bij verruimde openingstijden van Maastricht Aachen Airport, niet bepaald de geruststelling biedt aan omwonenden dat hen die extra nachtvluchten bespaard zullen blijven? Zo nee, waarom niet?⁶

Antwoord 24

Zoals ik in mijn eerdere antwoorden heb aangegeven betreur ik dat er onrust bij omwonenden is ontstaan over het onderzoek naar varianten met nachtsluiting in de PlanMER van de Luchtvaartnota. In deze antwoorden heb ik echter toegelicht wat het doel hiervan is en aangegeven dat er geen sprake is van een voorgenomen besluit tot verruiming van de openingstijden van MAA. Dat is bij het provinciebestuur bekend.

Zoals ik in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven heb ik tijdens mijn werkbezoek op 10 juli 2019 met het provinciebestuur gesproken over de toekomst van MAA en hun visie hierop. De provincie betrek ik ook in het proces van de Luchtvaartnota.

Vraag 25

Gaat u de brede waaier aan effecten van mogelijk verlengde openingstijden eerst nog laten onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Een dergelijke keuze is in deze fase niet aan de orde. Zoals in antwoord 17 aangegeven onderzoek ik in de PlanMER op dit moment de randen van het speelveld. Die verschaffen beslisinformatie voor het maken van hoofdkeuzes in de Luchtvaartnota.

Vraag 26

Kunt u specifiek uiteenzetten hoe de reacties van belanghebbenden worden betrokken bij de weging van belangen in de PlanMER en de Luchtvaartnota?

Antwoord 26

Reacties van belanghebbenden betrek ik nadrukkelijk in de besluitvorming over de Luchtvaartnota. Daarvoor heb ik een maatschappelijke klankbordgroep ingericht. Daarnaast is het voor iedereen mogelijk een zienswijze uit te brengen op de Ontwerp Luchtvaartnota. Deze wordt gelijktijdig met het PlanMER ter visie gelegd.

Vraag 27

Welk gewicht geeft u de belangen van klimaat, veiligheid en leefomgeving van mens en dier in het volledige afwegingskader?

⁵ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3427, vraag 12

⁶ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3427, vragen 4 en 5

Antwoord 27

In het afwegingskader breng ik breed de gevolgen voor people, planet en profit in beeld. Alle door u genoemde aspecten wegen daarin mee.

Vraag 28

Kunt u bevestigen dat de door u aangekondigde nieuwe Nederlandse werkwijze, waarin het luchtvaartbeleid zich voortaan binnen een brede set aan grenswaarden op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier moet afspelen, zal gelden voor heel Nederland?⁷ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

In mijn brief aan uw Kamer van 5 juli 2019⁸ heb ik reeds aangegeven wat in hoofdlijnen mijn perspectief is op het toekomstig luchtvaartbeleid in Nederland. Ook ten aanzien van de door u genoemde punten over klimaat, leefomgeving en veiligheid.

Vraag 29

Wat zijn momenteel de concrete instrumenten waarmee de aan Maastricht Aachen Airport gerelateerde geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen worden gemeten en berekend?

Antwoord 29

In de gebruiksvergunning van MAA (de Omzettingsregeling Maastricht) is de toegestane geluidbelasting van het vliegverkeer bepaald in de vorm van grenswaarden voor geluid in een aantal handhavingspunten. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet erop toe dat de exploitant en de gebruikers van de luchthaven deze grenswaarden voor de geluidbelasting naleven. Ten behoeve van deze handhaving rapporteert de luchthavenexploitant elk kwartaal aan de ILT. Daarin moet onder andere worden ingegaan op het verloop van de geluidbelasting binnen een handhavingspunt en op de tijdstippen, waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt. Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT een handavingsrapport op.

Verder is mij bekend dat door de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg dit jaar geluidmetingen worden uitgevoerd als onderdeel van de omgevingsafspraken die hierover zijn gemaakt in de CRO MAA.

Een permanente controle op het naleven van de grenswaarden voor luchtkwaliteit vindt plaats zowel op basis van metingen (zie <http://www.lml.rivm.nl/meetnet/index.php> en <http://www.luchtmeetnet-limburg.nl/>) als ook op basis van een combinatie van metingen en berekeningen (zie www.nsl-monitoring.nl). Via het NSL-monitoringsprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt de luchtkwaliteit jaarlijks gemonitord (zie www.nsl-monitoring.nl).

Vraag 30

Welke organisatie of overheid beheert deze meetapparatuur en programma's?

Antwoord 30

Zie het antwoord op vraag 29.

Vraag 31

Erkent u dat het gebruiken van een baanlengte van 2.750 meter zal leiden tot meer overlast in Zuid-Limburg? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 31

De individuele passage van een vrachtvliegtuig (Lamax) waarbij de belading zwaarder is dan mogelijk/ toegestaan is op een baan van 2.500 meter kan lokaal tot meer geluidsoverlast leiden. De totale geluidbelasting van een luchthaven (L_{den}) en daaraan gerelateerde geluidsoverlast in de omgeving is echter afhankelijk van meer factoren dan de baanlengte, zoals vlootsamenstelling, baan- en routegebruik, openstellingstijden en verdeling van het

⁷ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3598, vraag 12

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 646

gebruik door het vliegverkeer over de dag. Een baanverlenging op zich zegt daarmee onvoldoende over de consequenties voor de ervaren geluidsoverlast in de omgeving.

Vraag 32

Erkent u dat uw uitspraak dat het een beleids optie is om tot een baangebruik van 2.750 meter te komen in tegenspraak is met uw stelling dat reacties van belanghebbenden op serieuze wijze zullen worden betrokken bij de weging van de uiteindelijke beleidskeuzes?⁹ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 32

Nee. Zie het antwoord op vraag 17 en 26.

Vraag 33

Op welke wijze worden in de PlanMER de effecten van een mogelijk verlengd baangebruik in kaart gebracht?

Antwoord 33

Zoals in antwoord 17 aangegeven onderzoek ik in de PlanMER op dit moment de randen van het speelveld. Die verschaffen beslisinformatie voor het maken van hoofdkeuzes in de Luchtvaartnota. Op een hoog abstractieniveau worden de milieueffecten van beleidskeuzes onderzocht.

Vraag 34

Brengt u ook de cumulatieve (gezondheids-)effecten van (inter-)nationale luchtvaart in kaart? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe zal dit worden uitgevoerd?

Antwoord 34

Ja, in de PlanMER worden gezondheidseffecten van de verschillende beleids opties en alternatieven in kaart gebracht aan de hand van indicatoren voor geluidhinder en luchtkwaliteit.

Vraag 35

Is het waar dat Provincie Limburg de heer Vreken (ex-gedeputeerde van Provincie Limburg) heeft aangesteld om onderzoek te verrichten naar de situatie rond Maastricht Aachen Airport? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 35

De provincie Limburg heeft mij geïnformeerd dat de heer Vreken ten dienste van de partijen in de CRO MAA een opdracht heeft gekregen om de uitvoering van de gemaakte omgevingsafspraken te coördineren. Er is geen sprake van een onderzoeksopdracht ten aanzien van MAA.

Vraag 36

Kunt u een tijdspad verschaffen van alle lopende onderzoeken die gerelateerd zijn aan Maastricht Aachen Airport?

Antwoord 36

Dit is aan de provincie Limburg, eigenaar van de luchthaven en initiatiefnemer voor het nieuwe Luchthavenbesluit, en MAA.

Vraag 37

Is het waar dat de gemeente Beek een vergunning heeft gegeven om plotsklaps een stuk weiland te asfalteren voor een parkeerplaats voor circa 400 extra auto's? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 37

Mij is bekend dat de gemeente Beek in maart 2019 aan MAA een omgevingsvergunning heeft verleend voor het tijdelijk in gebruik nemen van gronden van MAA voor een parkeerplaats, maar dit betreft verder een aangelegenheid van de gemeente Beek.

⁹ Kamervragen Van Raan, Vergaderjaar 2018–2019, Aanhangsel Handelingen, nr. 3427, vraag 8

Vraag 38

Hoe beoordeelt u de gevolgde procedures bij het afgeven van deze vergunning door de gemeente Beek?

Antwoord 38

Dit betreft een verantwoordelijkheid van de gemeente Beek.

Vraag 39

Is het waar dat reizigers van Corendon op Maastricht Aachen Airport gratis mogen parkeren? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 39

Mij is bekend dat reizigers die via Corendon hebben geboekt onder voorwaarden gratis kunnen parkeren op MAA. Dit betreft verder een aangelegenheid tussen Corendon en Maastricht Aachen Airport.

Vraag 40

Hoe plaatst u deze parkeertarieven of de afwezigheid ervan, binnen de doelstelling om de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat te brengen, inclusief de activiteiten op de grond?

Antwoord 40

In de brief aan uw Kamer van 27 maart 2019¹⁰ heb ik u de uitgangspunten uiteengezet voor de kabinetsinzet met betrekking tot het klimaatbeleid voor luchtvaart en heb ik meer specifiek de inzet op de verschillende instrumenten beschreven om de ambities en doelstellingen te kunnen behalen, zowel op internationaal als nationaal niveau. Tevens heeft u 28 juni jl. het Klimaatakkoord ontvangen waarin het kabinet een pakket aan maatregelen aankondigt om de uitstoot van CO₂ met 49% te reduceren in 2030. Het specifieke vraagstuk waar u op wijst, doet hier niets aan af.

Vraag 41

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 41

Dit heb ik zoveel mogelijk gedaan.

¹⁰ Kamerstuk 31 936 nr. 585