

Vergaderjaar 2016–2017

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 368**

Ontvangen ter Griffie op 2 december 2016.

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling is aan de Kamer overgelegd tot en met 27 januari 2017.

De voordracht voor de vast te stellen ministeriële regeling kan niet eerder worden gedaan dan op 28 januari 2017.

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2016

Hierbij bied ik u aan het ontwerpbesluit houdende het Luchthavenbesluit Maastricht<sup>1</sup>. Tevens ontvangt u ter informatie de door de initiatiefnemer (Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur BV, hierna MAABI) ingediende aanvraag voor het luchthavenbesluit en de onderliggende onderbouwingen van de aanvraag, waaronder de economische onderbouwing en de m.e.r.-beoordelingsnotitie<sup>2</sup>.

### *Aanvraag luchthavenbesluit*

Na een onderzoek naar een duurzame toekomst voor de luchthaven heeft de provincie Limburg in 2014 besloten de luchthaven Maastricht over te nemen. Hiermee is een faillissement voorkomen. Hierover bent u geïnformeerd met de brieven aan uw Kamer d.d. 25 oktober 2013 en 6 oktober 2014<sup>3</sup>. Een nieuw toekomstplan met een investeringsprogramma is door de provincie Limburg en de luchthaven opgesteld. In dit plan is de ambitie neergezet om in 2024 jaarlijks 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht te vervoeren. Dit zal leiden tot ongeveer 25.500 vliegtuigbewegingen, waarvan circa 16.000 vliegtuigbewegingen met groot, commercieel verkeer en circa 9.500 vliegtuigbewegingen met klein verkeer (zoals recreatief –, zakelijk en lesverkeer).

Om deze ambitie waar te kunnen maken achten de provincie Limburg en de luchthaven het van belang dat grotere vrachtlvliegtuigen – het gaat dan

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 163 en Kamerstuk 31 936, nr. 227.

specifiek om startende zogenoemde code E/F vrachtvliegtuigen<sup>4</sup>, zoals de B747 en B777 – de mogelijkheid krijgen om voor het starten gebruik te kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750 meter. In de huidige situatie is de maximaal toegestane baanlengte begrensd op 2.500 meter.

Op 31 oktober 2016 heeft MAABI een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend waarin gevraagd wordt het bovengeschetste gebruik mogelijk te maken.

De provincie Limburg en de luchthaven hebben aangegeven een groot belang te hechten aan een spoedige besluitvorming over deze aanvraag, gelet op het belang van het volledig baangebruik voor een succesvolle en levensvatbare exploitatie van de luchthaven en de daarmee samenhangende financiële belangen voor zowel provincie als de luchthaven.

#### *Samenvatting ontwerp luchthavenbesluit*

In het voorliggende ontwerp luchthavenbesluit wordt het de luchthaven Maastricht toegestaan om de volledige lengte van de start- en landingsbaan voor starts van grotere vrachtvliegtuigen (code E/F) te gebruiken. In totaal wordt een gebruiksruimte vergund gebaseerd op circa 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis corresponderend met 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht. Overige aspecten, zoals het baangebruik van het overige verkeer en openingstijden blijven ongewijzigd ten opzichte van de huidige gebruiksvergunning (de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht).

Kern van de overweging om positief te besluiten op de aanvraag van MAABI is dat met het vergunnen van het aangevraagde gebruik de luchthaven op termijn een rendabele operatie tot stand kan brengen. Bovendien is er sprake van positieve effecten op de (regionale) werkgelegenheid, de bereikbaarheid, het vestigingsklimaat en het toerisme. Verder volgt uit de vergelijking van de milieueffecten van het met dit ontwerp luchthavenbesluit vergunde gebruik en de milieueffecten van het huidige vergunde gebruik dat geen sprake is van een verslechtering. Daarbij wordt opgemerkt dat het huidige gebruik kleiner is dan het maximaal vergunde gebruik. De milieueffecten zijn in dezelfde orde van grootte, soms is er sprake van een lichte verbetering. Zo worden alle geluidscontouren in oppervlakte kleiner. Het aantal woningen en ernstig gehinderden in deze contouren zijn lager. Ook is er sprake van een licht positief effect op de luchtkwaliteit. Dat heeft te maken met het feit dat het effect van het zwaardere verkeer wordt gecompenseerd door een halvering van de totale hoeveelheid verkeer (circa 25.500 vliegtuigbewegingen versus circa 51.000 vliegtuigbewegingen).

Tegenover deze milieueffecten staan wel meer ruimtelijke beperkingen vanwege de introductie in het luchthavenbesluit van beperkingengebieden in verband met externe veiligheid en de vliegveiligheid. Uit de analyse van de ruimtelijke plannen rondom de luchthaven Maastricht blijkt dat er mogelijk voor enkele plannen ruimtelijke consequenties kunnen optreden. Alles afwegend worden deze consequenties aanvaardbaar geacht.

---

<sup>4</sup> De Internationale burgerluchtvaartorganisatie autoriteit (ICAO) hanteert codes voor de omvang van een vliegtuig. Code E en F vliegtuigen zijn vliegtuigen met een vleugelspanwijdte van respectievelijk 52–65 meter en 65–80 meter en een wielbasis van het hoofdlandingsgestel van respectievelijk 9–14 meter en 14–16 meter.

### *Procedure*

De voorlegging geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart en biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld.

Ter voldoening aan eveneens artikel 8.71 van de Wet luchtvaart is het ontwerpbesluit in de Staatscourant bekend gemaakt om een ieder de gelegenheid te geven om binnen zes weken wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Op grond van de aangehaalde bepalingen geschiedt de voordracht aan de Koning ter verkrijging van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit niet eerder dan vier weken nadat het ontwerpbesluit aan beide Kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Op grond van artikel 43a van de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt deze termijn in verband met het kerstreces van uw Kamer verlengd met twee weken.

Een gelijklopende brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema