

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

3427

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat nachtvluchten op Maastricht Aachen Airport niet worden uitgesloten* (ingezonden 17 juni 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 juli 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Nachtvluchten op Maastricht Airport in toekomst niet uitgesloten»?¹

Antwoord 1

Ja, dat ken ik.

Vraag 2

Klopt het dat in de Luchtvaartnota een scenario wordt uitgewerkt waarin de regionale luchthavens sterk zullen groeien?

Antwoord 2

Ter voorbereiding van de Luchtvaartnota worden via een PlanMER-proces de effecten in kaart gebracht van veel voorstellen die in het maatschappelijk debat over de toekomst van luchtvaart zijn ingebracht. Verdeling van groei van luchtvaart over regionale luchthavens maakt daar deel van uit.

Vraag 3

Erkent u dat een dergelijk waterbedscenario tot grote maatschappelijke zorgen leidt bij de omwonenden van deze regionale luchthavens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Het PlanMER proces is bedoeld om gestructureerd de effecten van de verschillende beleidsopties en alternatieven voor de Luchtvaartnota in kaart te brengen. Met vertegenwoordigers van belanghebbenden, waaronder ook omwonenden, wordt besproken wat de aandachtspunten zijn.

¹ Website De Limburger, 11 juni 2019 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20190610_00109407/optie-nachtvluchten-op-maastricht-airport)

Vraag 4

Kent u de reactie van VVD-gedeputeerde Van den Akker, die aan het Limburgs parlement schreef dat aanpassing van de huidige tijden van openstelling van Maastricht Aachen Airport onwenselijk blijft?²

Antwoord 4

Die reactie is mij bekend.

Vraag 5

Wat is uw reactie op deze stellingname?

Antwoord 5

Ik heb hiervan kennisgenomen.

Vraag 6

Heeft u al reacties van andere provincies of gemeenten op het scenario waarin de regionale luchthavens sterk zullen groeien? Zo ja, welke?

Antwoord 6

Nee. Momenteel loopt er een ambtelijk proces waarin mogelijke beleidsopties en alternatieven worden verkend en effecten in beeld worden gebracht. Er zijn nog geen afgeronde stukken en nog geen voorgenomen besluiten.

Vraag 7

Neemt u deze reactie(s) op serieuze wijze mee in het vervolgproces van de Luchtvaartnota? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Suggesties voor beleidskeuzes of oplossingen heb ik zo mogelijk een plaats gegeven in de voorbereiding van de PlanMER. Reacties en aandachtspunten van belanghebbenden worden betrokken bij de weging van de uiteindelijke beleidskeuzes voor de Luchtvaartnota.

Vraag 8

Klopt het dat in dit scenario de volledige baan van 2.750 meter van Maastricht Aachen Airport zou mogen worden gebruikt? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 8

Ja, dit vormt onderdeel van een van de beleidsopties.

Vraag 9

Klopt het dat in dit scenario Maastricht Aachen Airport mogelijk geopend zal zijn van 5.00 uur tot 2.00 uur? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 9

Ja dat klopt. Conform het verzoek van uw Kamer laat ik in de PlanMER verschillende varianten van nachtsluiting beoordelen. Deze zijn voor de beoordelingssystematiek toebedeeld over verschillende luchthavens.

Vraag 10

Op welke erkende gezondheidsnormen zijn dergelijke openingstijden gebaseerd?

Antwoord 10

Varianten van nachtsluiting worden beoordeeld in de PlanMER met onder meer het doel om de effecten op gezondheid in kaart te brengen.

Vraag 11

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

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 10.

² 1limburg, 13 juni 2019 (<https://www.1limburg.nl/provincie-blijft-tegen-nachtvluchten-maa>)

Vraag 12

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

Antwoord 12

Zie het antwoord op vraag 10.

Vraag 13

Erkent u dat dit scenario daarom indruist tegen de strekking van de aangenomen motie-Van Raan/Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 600), die de regering verzoekt grenswaarden voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid te ontwikkelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Het laten onderzoeken van de effecten van verschillende beleidsopties in de PlanMER is juist bedoeld om op een zorgvuldige wijze invulling te kunnen geven onder andere aan deze motie.

Vraag 14

Erkent u dat dit scenario extra hard aankomt in de regio die reeds te maken heeft met overlast van vluchten van en naar Luik? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Ik betreur het als naar aanleiding van dit bericht onrust is ontstaan.

Vraag 15

Bent u bereid om de uitgelekte documenten, die reeds in bezit zijn van de pers, te delen met de Tweede Kamer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Het gaat hier om ambtelijke concept-stukken die in bewerking zijn. De relevante stukken worden openbaar bij de publicatie van de ontwerpLuchtvaartnota na de zomer.

Vraag 16

Kent u het bericht «Minister geeft geen openheid over vliegtuigoverlast Eijsden: «Dit is een onthutsend besluit»»?³

Antwoord 16

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 17

Begrijpt u dat omwonenden graag willen weten waarom het maar niet lukt de ernstige geluidsoverlast in deze regio op te lossen?

Antwoord 17

Ik begrijp heel goed dat bewoners van de gemeente Eijsden-Margraten willen weten waarom vluchten door het luchtruim boven Eijsden worden geleid. Daarom heb ik onlangs een detailanalyse laten uitvoeren door een onafhankelijk onderzoeksbureau naar de afhandeling van het vliegverkeer in de omgeving Maastricht-Luik. Naar aanleiding van de resultaten van de analyse, zal ik nu in overleg met de Belgische autoriteiten inzetten op verdere maatregelen om de overlast te beperken.

Vraag 18

Klopt het dat u in reactie op het WOB-verzoek van de heer Hoenen, dat als doel had om te achterhalen waarom het maar niet lukt de ernstige geluidsoverlast in deze regio op te lossen, enkele stukken niet heeft verstrekt, omdat de betrekkingen met België in het geding zouden komen? Zo nee, hoe zit het dan?

³ Website De Limburger, 26 april 2019 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20190426_00102982/minister-geeft-geen-openheid-over-vliegtuigoverlast-eijsden)

Antwoord 18
Ja, dat klopt.

Vraag 19
Klopt het dat u bij dat oordeel heeft betrokken «dat vaststaat dat Belgocontrol (de Belgische luchtverkeersleiding) geen verstrekking wenst van informatie over het luchtruim Eijsden»? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 19
Ja, dat klopt.

Vraag 20
Wat kunt u wél zeggen over de geheimgehouden documenten die kennelijk zo belangrijk zijn in dit dossier dat het landsbelang zou kunnen worden geschaad? Indien u niets kunt zeggen, waarom niet?

Antwoord 20
Bij het overwegen om informatie openbaar te maken worden derde partijen gevraagd of zij daartegen bezwaar hebben. De Belgische autoriteiten hebben gebruik gemaakt van deze bestaande wettelijke mogelijkheid om bepaalde documenten niet openbaar te maken. Ik kan daarom niet ingaan op de inhoud van deze documenten.

Vraag 21
Erkent u dat met deze argumentatie de indruk kan worden gewekt dat de Nederlandse overheid zich heeft laten ringeloren in de onderhandelingen met de Belgische overheid? Zo nee, waaruit blijkt dat dit niet zo is?

Antwoord 21
Zoals ik in mijn antwoord op vraag 20 heb aangegeven heeft de Belgische overheid gebruik gemaakt van de bestaande wettelijke mogelijkheden om niet geheel inzage te geven in onderliggende documenten. Het is niet aan mij om daar een oordeel over te geven.

Vraag 22
Waarom zijn de belangen van Belgocontrol voor u belangrijker dan de belangen van omwonenden die willen weten waarom hun geluidsoverlast niet wordt aangepakt?

Antwoord 22
Dat is absoluut niet het geval. Ik doe mijn uiterste best om de geluidshinder in de omgeving van Eijsden te verminderen en inzicht te geven in de daarvoor gehanteerde aanpak. Hierover heb ik uw Kamer op diverse momenten geïnformeerd⁴.

Vraag 23
Erkent u dat bewoners van de regio die reeds te maken heeft met overlast van vluchten van en naar Luik zich in de steek gelaten zouden kunnen voelen door deze gang van zaken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23
De aanpak van de geluidshinder in de omgeving van Eijsden heeft mijn volle aandacht. Dat ik bepaalde informatie niet openbaar kan maken verandert hier niets aan. Zo lang de situatie nog niet voldoende is verbeterd blijf ik doorgaan met het zoeken naar mogelijkheden om verbetering te realiseren. Daarbij ben ik zo transparant mogelijk naar uw Kamer en de regio.

Vraag 24
Herinnert u zich de toezegging dat u «een onafhankelijke derde partij» de opdracht zou geven om «een detailanalyse te laten doen naar de afhandeling van het luchtverkeer op de luchthaven Luik, mede in relatie tot het overige

⁴ Kamerstuk 31 936, nrs. 263, 326, 362, 388 en 526

vliegverkeer in de (grens)regio» en dat de afronding van deze analyse is voorzien voor «begin 2019»?⁵

Antwoord 24

Ja, deze toezegging is bij mij bekend.

Vraag 25

Is deze detailanalyse al af? Zo ja, waarom is deze detailanalyse dan nog niet publiek gemaakt? Zo nee, wanneer is deze detailanalyse af?

Antwoord 25

De detailanalyse naar de afhandeling van het vliegverkeer in het luchtruim van Maastricht en Luik is recent opgeleverd. De detailanalyse heb ik op 3 juli 2019 per brief aan uw Kamer aangeboden.

Vraag 26

Bent u bereid deze detailanalyse direct na afronding publiek te maken en naar de Tweede Kamer te sturen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 26

Ja, zie mijn antwoord op vraag 25.

Vraag 27

Klopt het dat in de Luchtvaartnota ook een scenario wordt uitgewerkt waarin Schiphol zou groeien tot 800.000 vluchten per jaar?

Antwoord 27

Ja dat klopt. Ter voorbereiding van de Luchtvaartnota worden verschillende invalshoeken van het maatschappelijke speelveld in kaart gebracht. In het maatschappelijke debat wordt zowel gepleit voor reductie van klimaat- en leefomgevingseffecten van luchtvaart als voor groei ruimte vanwege het economische belang. Om deze reden wordt het groeiperspectief ook getoetst in de PlanMER. Zie mijn antwoord op vraag 28.

Vraag 28

Deelt u de mening dat het vanuit het oogpunt van zowel het klimaat, leefomgeving van mens en dier als veiligheid volstrekt onwenselijk is om Schiphol te laten groeien tot 800.000 vluchten per jaar? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

Juist om te kunnen beoordelen wat een goede toekomstkeuze is, laat ik de effecten beoordelen van de verschillende invalshoeken.

Vraag 29

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 29

Dit heb ik zoveel mogelijk gedaan.

⁵ Kamerbrief Minister van I&W, 28 november 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 526).