

Antwoord van ambtelijk team MAA op gestelde technische vraag van Statenlid Heldens (VVD) inzake historisch feitenrelaas over gebruikslenkte start- en landingsbaan MAA
Ontwikkelingen vanaf 2001 – 2021

1 juni 2022

Op 24 mei jl. heeft het Statenlid Heldens (VVD) de volgende technische vraag gesteld aan het ambtelijk team MAA: *Hoe is in het verleden het proces verlopen over de discussie van de verlenging van de start- en landingsbaan van 2.500 naar eventueel 2.750 meter en op welke wijze en met welke argumenten is hierover gecommuniceerd met de omgeving? Is dat in een feitenrelaas nader te duiden?*

Hieronder wordt middels een woord vooraf en een feitenrelaas daar nader op ingegaan. In het kader van de brede informatievoorziening voor de Staten en in overleg met de heer Heldens wordt het gevraagde feitenrelaas ook beschikbaar gesteld aan Provinciale Staten.

Woord vooraf

Drie opmerkingen vooraf die relevant zijn in de discussie over dit onderwerp:

1. De luchthaven heeft op dit moment de bevoegdheid om uitsluitend start- en landingen van vliegtuigen tot maximaal 2.500 meter van de start en landingsbaan te faciliteren. De feitelijke lengte van de baan is 2.750 meter. Er is een korte periode geweest (van 6 december 2017 t/m 31 maart 2019) waarin een tijdelijke bevoegdheid (via een beleidsregel van het rijk) verleend is van de Minister van IenM aan MAA om vliegtuigen te accommoderen die gebruik maakten van 2.750 meter baan. Deze beleidsregel is met ingang van 1 april 2019 weer ingetrokken, waarmee het huidige baangebruik weer op 2.500 meter ligt.
2. De huidige bevoegdheid van 2.500 meter gebruik betekent niet dat deze 2.500 meter ‘vastligt’ in de zin van een specifiek aangewezen begin- en eindpunt bij gebruik van de baan. Reeds sinds het Aanwijzingsbesluit (de ‘vergunning van MAA’) van 2004 is er sprake van een zogeheten “vershoven baandrempel” van 250 meter. Dit betekent dat vliegtuigen aan noordkant maximaal 250m later in zuidelijke richting mogen landen (en daarmee hoger over Geverik vliegen), zolang ze maar maximaal 2.500 meter gebruiken van de baan. Bij starten in noordelijke richting mag er 150 meter eerder aan de zuidkant gestart worden zodat men ook eerder kan opstijgen.
3. In onderstaande feitenrelaas is zo goed als kon getracht om te reconstrueren hoe bovenstaande aspecten – de vershoven baandrempel en de wens tot 2.750 meter gebruik – kenbaar gemaakt zijn aan de betrokkenen en omgeving in de daarvoor geëigende procedures.

N.B. Het is overigens niet zo dat zwaardere E/F vrachtvliegtuigen op dit moment niet kunnen vliegen op MAA, dit gebeurt namelijk wel op de 2.500m gebruikslenkte. De gedachte achter de 2.750m gebruikslenkte is dat deze type toestellen dan zwaarder geladen kunnen worden en meer brandstof kunnen tanken voor de langere intercontinentale vluchten.

Onderstaande feitenoverzicht is volledig gebaseerd op openbaar beschikbaar bronnen en documenten. De gebruikte citaten (“tussen aanhalingstekens”) komen uit deze documenten. De **vetgedrukte data** geven de momenten aan die in het bijzonder nog relevant zijn voor de gestelde vraag.

Feitenrelaas (april 2001 – september 2021)

Datum	Wat	Inhoudelijke aspecten
3-4-2001	Aanvraag MAA BV voor Aanwijzing luchthaventerrein	Maastricht Aachen Airport B.V. doet per brief aan de betrokken Ministeries een aanvraag voor de Aanwijzing van een luchthaventerrein.
27-2-2004	Verzoek Luchtverkeerleiding NL en MAA BV voor nieuwe routestructuur en gebruik van ‘verschoven baandrempe	Verzoek van Luchtverkeerleiding Nederland en Maastricht Aachen Airport BV aan Staatssecretaris VenW om te komen tot een nieuwe routestructuur en het gebruik van een ‘verschoven baandrempe’ op te nemen in het Aanwijzingsbesluit. Dit omdat uit de externe veiligheidsonderzoeken (onderdeel van de MER-rapportage) is gebleken dat er 23 woningen aan de noordkant van de luchthaven binnen de 10(-5) individueel risicocontour zijn gelegen. Vandaar dat er gevraagd wordt om de baandrempe te verschuiven voor starts en landingen in en vanuit noordelijke richting: <i>“[T.a.v. landingen baan 22] Door deze baandrempe 250 meter naar het zuiden te verplaatsen, komen de vliegtuigen op een grotere hoogte over bewoond gebied dan momenteel het geval is. Dit levert een positieve bijdrage aan zowel een lagere geluidsbelasting als aan externe veiligheid. [T.a.v. starts baan 04] Door deze baandrempe 150 meter in zuidelijke richting te verplaatsen, hebben startende vliegtuigen een grotere hoogte bereikt bij vliegen over bewoond gebied dan momenteel het geval is. Ook dit levert een positieve bijdrage aan zowel een lagere geluidsbelasting als aan externe veiligheid.”</i>
4-11-2004	Aanwijzing Luchtvaartterrein Maastricht	De ministeries V&W en VROM hebben het Luchtvaartterrein Maastricht (luchthaven Beek) in het kader van de Luchtvaartwet aangewezen als luchthaventerrein. Dit op verzoek van Maastricht Aachen Airport B.V. in hun aanvraag van 3 april 2001. Over de “verschoven baandrempe” staat de volgende passage: <i>“Het gebruik van de verschoven baandrempe heeft alleen consequenties voor het vliegverkeer aan de noordkant van de baan (zie ook bijlage H). Voor landingen van Ke-vliegtuigen vanuit het noorden wordt de baandrempe 250 meter in zuidelijke richting verplaatst. Dit betekent dat de vliegtuigen hoger over Geverik vliegen en 250 meter zuidelijker op de baan komen in vergelijking met de huidige situatie. De startdrempe aan de zuidzijde van de baan voor startende Ke-vliegtuigen naar het noorden wordt 150 meter in zuidelijke richting verplaatst. De vliegtuigen komen op deze wijze eerder los van de baan en vliegen als gevolg hiervan ook op grotere hoogte over Geverik. Startende en landende vliegtuigen vliegen op grotere hoogte over Geverik en dat heeft een positief effect op de externe veiligheid. De huidige baandrempe voor starts naar het zuiden en landingen vanuit het zuiden worden</i>

		<i>gehandhaafd. De beschikbare baanlengte blijft in alle gevallen 2.500 meter voor starts en voor landingen, de zogenaamde landing-distance available (LDA) en de take-off run available (TORA). De beschikbare baanlengte van 2.500 meter voor starts en landingen wordt gepubliceerd in de relevante luchtvaartgidsen.” (p.34)</i> (...) <i>“Het besluit heeft tot gevolg dat de veiligheid op en rond de luchthaven Maastricht Aachen Airport verbetert, zowel ten opzichte van de bestaande situatie als ten opzichte van de PKB. De verschoven baandrempele leidt tot een verkleining van de externe veiligheidscontour, waardoor er geen woningen meer binnen de 10(-5) PR-risicocontour zijn gelegen en het aantal woningen in de 10(-6) PR-risicocontour substantieel wordt verminderd.” (p.45)</i> De argumentatie voor deze “verschoven baandrempele” was dus om vanuit externe veiligheid de vliegtuigen hoger boven Geveik te kunnen laten vliegen. Om dit ook te realiseren in de praktijk wordt dit uitgevoerd gelijktijdig met de renovatie van de start- en landingsbaan: <i>“De voorzieningen voor het gebruik van de verschoven baandrempele zullen tegelijk met de renovatie van de start- en landingsbaan worden gerealiseerd. Ook moet, ten behoeve van het ILS, apparatuur worden verplaatst. Het gecombineerde project vergt vanwege de complexiteit een goede voorbereiding en planning, mede omdat de baan enige tijd gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gesloten. (...) Gelet hierop worden de werkzaamheden in het winterseizoen 2006/2007 uitgevoerd zodat uiterlijk 1 juni 2007 de baan met verschoven baandrempele in gebruik kan worden genomen. Het exacte moment van invoering van het gebruik van de baan met verschoven baandrempele wordt voor de in gebruik name in de Aeronautical Information Publication (AIP) en in de Commissie ex 28 Luchtvaartwet aangekondigd.” (p.34-35)</i>
augustus - september 2005	Grootschalige baanrenovatie	Vanaf augustus 2005 wordt de landingsbaan gerenoveerd en hernoemd 03/21 (voorheen 04/22) om te compenseren in de veranderingen van het magnetisch veld van de aarde.
18-12-2008	Wijziging Luchtvaartwet	In deze wetwijziging is tevens de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerlucht-havens en militaire luchthavens) opgenomen. De ‘wet RBML’ voorziet in omzettingsregelingen voor luchthavens die op het moment van inwerkingtreding van deze wet (1 november 2009) zijn aangewezen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet. De bedoeling van de wetgever met het vaststellen van deze omzettingsregelingen is dat zo spoedig mogelijk na

		inwerkingtreding van de wet RBML het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing wordt. De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld.
10-12-2013	Omzettingsregeling inzake Aanwijzingsbesluit Luchthaven Maastricht	Op basis van de wijziging van de Luchtvaartwet (2008) en de vernieuwing van de regels voor burgerluchthavens, wordt het 2004 Aanwijzingsbesluit omgezet in een nieuwe regeling die na publicatie in de Staatscourant (per 11-12-2013) ingaat: de Omzettingsregeling Luchthaven Maastricht. De omzettingsregelingen zijn overgangsregelingen om te komen tot een definitief luchthavenbesluit. Er vindt geen wijziging van de gebruiksruijnte plaats in de omzettingsregeling, het is een 1op1 omzetting, die ook niet open staat voor bezwaar en beroep. Wel zijn er een aantal aanpassingen zoals: introductie van Lden grenswaarden ipv Bkl/Ke geluidswaarden als het gaat om handhaving. Daarvoor zijn dezelfde invoersets gebruikt als voor het Aanwijzingsbesluit uit 2004.
1-1-2014	Oprichting van Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht	Begin 2014 wordt de CRO ingesteld door de staatssecretaris IenM, ongeveer gelijk met de Omzettingsregeling. De CRO, met vertegenwoordigers van de luchthaven, overheden, omwonenden, gebruikersorganisaties en milieufederatie, is het gremium van overleg tussen relevante stakeholders rondom de luchthaven Maastricht. De CRO heeft tevens als functie het creëren van draagvlak in de omgeving.
november 2015 - 1^e helft 2016	Activiteiten CRO in aanloop aanvraag Luchthavenbesluit	In het jaarplan 2016 van de CRO (november 2015) is afgesproken dat er een actieve rol naar gemeenten en omwonenden zal worden vervuld als het gaat om de voorbereidingen van het Luchthavenbesluit en dat de CRO ook hierover zelfstandig een advies zal uitbrengen aan de staatssecretaris van IenM..
juni 2016	Informatiebijeenkomsten	In juni zijn er door de CRO drie informatiebijeenkomsten gehouden over de voorbereidingen van de aanvraag van het Luchthavenbesluit: – Bijeenkomst voor raadsleden van Beek en Meerssen – Bijeenkomst voor omwonenden in Beek – Bijeenkomst voor omwonenden in Meerssen In deze bijeenkomsten is er veel gesproken over het voorgenomen gebruik van de 2.750 meter baanlengte t.o.v. het huidige gebruik van 2.500 meter. Daarin is aangegeven dat deze verlenging mogelijk maakt dat de E/F-categorie toestellen die kunnen vliegen op de 2.500m baan, in dat geval meer vracht en kerosine zouden kunnen vervoeren.
1 juli 2016	Advies CRO inzake Luchthavenbesluit	Op 20 juni 2016 heeft de CRO haar advies unaniem vastgesteld in haar vergadering. Dit advies is op 1 juli verzonden aan de

		staatssecretaris. T.a.v. het voorgenomen gebruik van de 2.750 meter baan: <i>“Ten aanzien van de effecten van de voorgenomen exploitatie op de fysieke leefomgeving heeft de CRO kennis genomen van de rapportage van bureau Adecs Airinfra “Geluid en Externe Veiligheid ten behoeve van MER beoordeling Maastricht Aachen Airport” (december 2015) en de notitie van bureau LievenseCSO “Beoordeling Milieueffecten in het kader van Luchthavenbesluit” (januari 2016). Hieruit blijkt dat de omgevingseffecten van het ambitieniveau van 700.000 passagiers en 250.000 ton vracht, inclusief het gebruik van de 2750 meter baan voor startende vrachtvliegtuigen met code E/F, uitgedrukt in geluid- en externe veiligheidscontouren binnen de contouren behorende bij de huidige Omzettingsregeling (en voormalig Aanwijzingsbesluit) blijven. (...)</i> <i>De vergunde omgevingsgebruiksruimte, uitgedrukt in geluid- en externe veiligheidscontouren, zal in het Luchthavenbesluit geringer zijn dan de gebruiksruimte op basis van de Omzettingsregeling. Belangrijkste reden hiervoor is de daling van het aantal jaarlijkse bewegingen, dat wordt gebruikt als uitgangspunt voor de berekende gebruiksruimte, van 50.000 (Omzettingsregeling) naar 25.500 (Luchthavenbesluit). Uit het onderzoek van bureau Adecs Airinfra blijkt dat voor de omwonenden de omgevingseffecten als gevolg van het Luchthavenbesluit afnemen ten opzichte van de maximaal vergunde situatie van de Omzettingsregeling.”</i> <i>(...)</i> <i>In het kader van de vliegveiligheid van het voorgenomen gebruik van de luchthaven is door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) onderzoek gedaan naar de effecten van het baangebruik bij starts met de 2750 meterbaan met betrekking tot de flyability en de ILS (Instrument Landing System) infrastructuur. Tevens heeft onderzoek plaatsgevonden naar hoogtebeperkingen. De CRO beschikt over onvoldoende expertise om deze onderzoeken inhoudelijk in extenso te kunnen beoordelen, maar heeft geen reden te twijfelen aan de kwaliteit en deskundigheid van de uitgevoerde expertises. Zij acht de conclusie van de expertonderzoeken dat het gebruik van de 2750 meter startbaan uit een oogpunt van vliegveiligheid geen belemmeringen voor het gebruik als voorzien in het Luchthavenbesluit hoeft op te leveren, derhalve valide.”</i>
31-10-2016	Aanvraag Luchthavenbesluit door MAABI	In de aanvraag door MAABI BV (opgesteld door Lievense CSO) wordt het verlengde baangebruik naar 2.750 meter als volgt verwoord:

		<i>“Om de ambitie voor het luchtvrachtvolume waar te kunnen maken is het essentieel dat code E2 en F3 vliegtuigen voor het starten gebruik kunnen maken van de totale aanwezige baanlengte van 2.750m (in de huidige gebruiksvergunning, de zogenaamde Omzettingsregeling 2014 is dit gelimiteerd op 2.500m). Het baangebruik voor alle landende vliegtuigen en voor starts van code A t/m D4 vliegtuigen verandert niet t.o.v. de vigerende Omzettingsregeling. (...)</i> <i>Voor TCGI en voor nieuwe en bestaande vliegmaatschappijen die nu reeds vliegen op MAA (om. Turkish Airlines) is het kunnen gebruiken van de volledige lengte van de baan (2.750 m) van cruciaal belang omdat dan verdere bestemmingen kunnen worden aangedaan. Door het gebruik van de volledige baanlengte kan immers meer brandstof en/of vracht worden meegenomen en worden verre bestemmingen commercieel interessant voor (potentiële) klanten van MAA. (...)</i> <i>Het belang van het zo snel als mogelijk in gebruik kunnen nemen van de volledige lengte van de baan blijkt uit de beslissing van de luchtvaartmaatschappij Ethiopian Airlines in maart 2016. Eind 2015 had Ethiopian Airlines zich gevestigd op MAA. ET wilde al haar vrachtluchten met B777Ftoestellen op MAA concentreren en zou daarmee reeds een grote stap zijn in de ontwikkeling van MAA. In maart 2016 heeft Ethiopian Airlines haar activiteiten op MAA beëindigd. Eén van de redenen van het beëindigen van de activiteiten was het niet beschikbaar zijn van de 2.750 m baan.”</i> Tevens worden de conclusies van de MER-beoordelingsnotitie samengevat als het gaat om de 2.750m baanverlenging: – [t.a.v. geluid] <i>“Uit de resultaten van de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting als gevolg van het gebruik van de 2.750 m baan beperkt toeneemt ten opzichte gebruik van de 2.500m baan (bij gelijke vlootsamenstelling en baangebruik) met uitzondering van het handhavingspunt in Ulestraten (daar neemt de geluidbelasting af). (...)</i> – [t.a.v. externe veiligheid] <i>“Luchthavenbesluit versus huidige situatie: Uit de resultaten van de externe veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheid-contouren en het aantal woningen gelegen binnen de PR=10 6-contour, bij een volledige benutting van het aangevraagde gebruik toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De toenames zijn echter minder groot dan bij volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De extra woningen die binnen de PR=10 6-contour komen te liggen zijn gelegen in de woonkern van Beek.</i>
--	--	---

		– <i>Luchthavenbesluit versus referentiesituatie:</i> <i>Uit de resultaten van de externe-veiligheidsberekeningen blijkt dat de oppervlakten van de externe veiligheidscontouren en het aantal woningen binnen de PR=10 6-contour bij het aangevraagde gebruik beperkt afnemen ten opzichte van een volledige benutting van de Referentiesituatie MAA-2014. De afname van de woningen die binnen de PR=10 6-contour liggen doet zich voor in de woonkern van Beek.</i> [Conclusie] <i>Het effect van het Luchthavenbesluit op het onderdeel externe veiligheid is als neutraal beoordeeld."</i> In de aanvraag van oktober 2016 wordt de verlenging van de baan naar 2.750 meter als economisch argument opgevoerd om de ambities voor de komende 10 jaar waar te kunnen maken. Tevens zijn de geluids- en externe veiligheidsaspecten daarbij onderzocht in een MER-beoordelingsnotitie.
2-12-2016	Kamerbrief staatssecretaris IenM met ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Maastricht	In de kamerbrief van de staatssecretaris IenM wordt er over de baanverlening het volgende gezegd: <i>"Om deze ambitie waar te kunnen maken achten de provincie Limburg en de luchthaven het van belang dat grotere vrachtvliegtuigen - het gaat dan specifiek om startende zogenoemde code E/F vrachtvliegtuigen, 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."</i> De E/F vrachtvliegtuigen kunnen dus nu reeds gebruik maken van 2.500m baan, maar kunnen met de 2.750m baan zwaarder geladen worden en meer brandstof voor intercontinentale vluchten. Tegen het ontwerpbesluit (gepubliceerd in de Staatscourant) kunnen wensen en bedenkingen (zienswijzen) worden ingediend.
8-12-2016	Publicatie ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Maastricht in Staatscourant	Publicatie in Staatscourant. In de periode 9 december 2016 t/m 19 januari 2017 kunnen zienswijzen ingediend worden. De stukken zijn zowel digitaal in te zien alsook fysiek op de gemeentehuizen van Beek, Meerssen en Maastricht evenals het Provinciehuis.
31-10-2017	Kamerbrief staatssecretaris inzake geluidsberekeningen	Met verwijzing naar de Kamerbrief van 16 oktober 2017 over onvolkomenheden in de geluidsberekeningen in de MER van Lelystad Airport, vindt er ook een extra controle plaats inzake het ontwerpbesluit Luchthavenbesluit Maastricht: <i>"De afgelopen periode heeft het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) een analyse uitgevoerd naar de</i>

		<i>invoergegevens voor de geluidberekeningen voor het luchthavenbesluit Maastricht. Daaruit is gebleken dat voor een aantal vliegtuigtypes met de verkeerde invoergegevens is gerekend voor wat betreft de prestatie van het vliegtuig (stuwkracht). Ik heb het NLR opdracht gegeven de incorrecte invoergegevens voor Maastricht Aachen Airport te herstellen. Dit zal medio november door het NLR worden afgerond. (...) Mijn streven is om uw Kamer uiterlijk begin december te informeren over de uitkomsten van de nieuwe geluidsberekeningen en de voorgenomen vervolgstappen met betrekking tot het luchthavenbesluit.”</i>
24-11-2017	Brief MAA en Provincie inzake verzoek gebruik baan voor 2.750 meter.	MAA BV en Provincie verzoeken staatssecretaris in een gezamenlijke brief om het volledige gebruik van de 2.750 meter lange baan. Dit in verband met een rendabele exploitatie van de luchthaven. MAA heeft maatschappijen aan zich weten te binden die in hun bedrijfsmodel ook de afweging hebben meegenomen dat het na een korte aanloopperiode mogelijk zou zijn om op de luchthaven Maastricht de volledige baanlengte en daarmee de volledige laadcapaciteit van hun vliegtuigen te benutten. MAA en de provincie Limburg verzoeken dan ook om vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Maastricht, het gebruik van de baan voor een lengte van 2.750 meter toe te staan.
5-12-2017	Kamerbrief staatssecretaris lenM inzake nieuwe geluidsberekeningen.	Uitkomsten van de nieuwe geluidsberekeningen zijn bekend: <i>“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 gebruikruimte (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.”</i> Op grond van de uitkomsten van de nieuwe geluidsberekeningen blijft eveneens de eerdere conclusie over het gebruik van de 2.750 meter baan overeind blijven, te weten: <i>“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”.</i>

		Wel hebben de nieuwe uitkomsten gevolgen voor de procedure: <i>“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.</i> In de Kamerbrief wordt verwezen dat er vanuit de provincie en de luchthaven is de urgentie benadrukt om hierover zo spoedig mogelijk duidelijkheid te krijgen: <i>“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.”</i> Dat verzoek heeft de staatssecretaris gehonoreerd: <i>“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</i>
--	--	--

		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 gebruiks-ruimte 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.”
12-12-2017	Publicatie Tijdelijke beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan in Staatscourant	Op 12 december 2017 wordt in de Staatscourant de door de staatssecretaris aangekondigde “Tijdelijke beleidsregel anticiperend handhaven start- en landingsbaan Luchthaven Maastricht” gepubliceerd. “Er is gelet op het vorenstaande een aanwijsbaar economisch belang om al per 6 december 2017, vooruitlopend op wijziging

		van het aangehouden Luchthavenbesluit Maastricht in te stemmen met het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter. Tegen dit belang moet het belang van omwonenden van de luchthaven Maastricht worden afgezet. Als aangegeven is en blijft de toegestane hoeveelheid geluid van startende en landende luchtvaartuigen hetzelfde als nu onder de vigerende Omzettingsregeling luchthaven Maastricht is toegestaan. De bescherming van omwonenden wordt door het honoreren van het verzoek van de provincie Limburg en MAA dan ook niet aangetast. Gelet op het voorgaande is het dan ook alleszins redelijk om in deze uitzonderlijke situatie het gebruik van de volledige lengte van de start- en landingsbaan van 2.750 meter voor een beperkte periode toe te staan.” De beleidsregel vervalt met ingang van 1 januari 2019 of zoveel eerder als het Luchthavenbesluit Maastricht in werking treedt.
1-3-2018	Informatieavond voor omwonenden	Maastricht Aachen Airport BV organiseert op 1 maart 2018 een informatieavond voor omwonenden in het Asta Theater in Beek. Tijdens de avond zal er een toelichting gegeven worden op het lopende Luchthavenbesluit en is er een informatieplatform waar vragen aan deskundigen gesteld kunnen worden. Vanuit de Provincie wordt het economische belang van de luchthaven benadrukt en vanuit MAA zal naar verwachting slechts 5% van de vliegtuigen gebruik gaan maken van de volledige baan. Tegenstanders tonen zich sceptisch op de informatieavond.
1-5-2018	Uitspraak Rechtbank Limburg	Samenvatting van de uitspraak van de Rechtbank Limburg: “De voorzieningenrechter van de rechtbank Limburg oordeelt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft kunnen besluiten niet handhavend op te treden tegen het gebruik van de volledige baanlengte van 2.750 meter van de Luchthaven Maastricht. Het verzoek van de Stichting Geen Uitbreiding Vliegveld Beek en 19 omwonenden de minister op te dragen wel handhavend op te treden wordt afgewezen.”
28-11-2018	Brief MAABI BV met verzoek stopzetten procedure Luchthavenbesluit	MAABI verzoekt de Minister van IenW om de procedure om te komen tot een Luchthavenbesluit stop te zetten: “Ik moet op basis van zeer recente inzichten echter tot mijn spijt constateren dat het aangevraagde Luchthavenbesluit voor MAA niet werkbaar is. Met de thans gebleken kennis en inzichten is onder meer gebleken dat de ambities van de, bij het aanvraag Luchthavenbesluit horende, businesscase onhaalbaar zijn. De belangrijkste verklaring is dat de ontwikkeling van MAA anders is dan in 2013, het moment waarop de prognoses voor de invoerset 2014-2024 zijn bepaald, werd voorzien. De luchtvaartwereld is de afgelopen jaren veranderd, hetgeen ook tot uiting komt in de maatschappijen en type toestellen die op MAA vliegen. Deze wijken af van de prognoses. Tevens blijkt uit recente gegevens dat de methode van handhaving, die is

		<i>toegesneden op passagiersluchthavens, nadelig uitpakt voor MAA. Bovendien heeft het herstellen en de actualisatie van de invoergegevens voor de geluidsberekeningen als gevolg van Lelystad Airport, tot betere inzichten geleid die wij graag willen meenemen in de actualisatie van onze aanvraag en voor de doorrekening van de geluidsprognoses. De handhavingstool voor de nieuwe geluidsnormen, de zogenaamd Ldentool, is nog steeds in ontwikkeling. Dit maakt doorrekeningen van gebruiksplannen lastig. Ook de houding van de samenleving jegens de luchtvaart is veranderd.</i> <i>Gegeven de gewijzigde omstandigheden opteren wij voor een algehele actualisering van het aangevraagde luchthavenbesluit voor MAA. Dat houdt ook in dat de gehele procedure voor de aanvraag over wordt gedaan en dat alle belanghebbenden wederom de gelegenheid krijgen hun zienswijzen naar aanleiding van een nieuw ontwerpbesluit naar voren te brengen.</i> <i>Alles overwegende verzoek ik u de lopende procedure stop ('on hold') te zetten. Op enig moment zullen wij een nieuwe c.q. gewijzigde aanvraag indienen.</i> <i>(...)</i> <i>Het stopzetten van de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit betekent dat de toekomstplannen voor MAA bijgesteld moeten worden. Een aantal vrachtmaatschappijen dat nu van MAA gebruik maakt, vanwege de mogelijkheid om de volledige baan te gebruiken, zal zich beraden op zijn positie. Dat geldt ook voor de exploitant van MAA.</i> <i>We pleiten ervoor om de tijdelijke beleidsregel tot en met 31 maart 2019 door te laten lopen. MAA heeft dan de mogelijkheid om de lopende contracten met luchtvaartmaatschappijen, die gebruik (willen) maken van de volledige baanlengte, te beëindigen."</i>
4-12-2018	Kamerbrief Minister IenW inzake procedure Luchthavenbesluit Maastricht	De Minister informeert de Tweede Kamer over de ontwikkelingen n.a.v. de brief van MAABI bv van 28 november 2018: <i>"Met de brief van 5 december 2017 (Kamerstuk 31 936 nr. 429) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de noodzaak tot het starten van een wijzigingsprocedure van het in oktober 2017 vastgestelde, aangehouden Luchthavenbesluit Maastricht. In dit kader is het afgelopen jaar door het ministerie gewerkt aan een actualisatie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie uit 2016, welke inmiddels gereed is. Gelet op de brief van MAABI van 28 november jl. acht ik het echter niet opportuun om de lopende procedure voort te zetten en wacht ik de verdere stappen van MAABI ten aanzien van een nieuwe aanvraag af."</i>

		Ten aanzien van de Tijdelijke beleidsregel: <i>“Alhoewel ik begrip heb voor de redenen die MAABI aanvoert voor de verlenging van de Tijdelijke beleidsregel heb ik hen laten weten hier geen mogelijkheden toe te zien gezien de strikte voorwaarden die aan het anticiperend handhaven verbonden zijn, zoals vastgelegd in de nota Grenzen aan gedogen (Kamerstuk 25 085 nr. 2). Zoals in deze nota en de daarop volgende jurisprudentie is bepaald wordt dit toelaatbaar geacht wanneer er concreet zicht op legalisatie van de verboden behandeling bestaat. Het beleid dat is vastgelegd in de Tijdelijke beleidsregel gaat uit van het anticiperen op het vastgestelde, aangehouden Luchthavenbesluit en de wijziging daarvan. Nu de wijzigingsprocedure in lijn met het verzoek van MAABI niet wordt voortgezet ontvalt daarmee de basis aan de beleidsregel. Dit betekent onder meer dat de termijn van deze beleidsregel niet met drie maanden kan worden verlengd. Gelet op het voorgaande wordt het anticiperend handhaven op zo kort mogelijke termijn beëindigd. (...) De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt de wijze waarop het anticiperend handhaven op zo kort mogelijke termijn kan worden beëindigd waarbij de veiligheid geborgd blijft.”</i>
18/20-12-2018	Motie Graus inzake anticiperend handhaven MAA	N.a.v. het besluit van de Minister om de tijdelijke beleidsregel op zo korte termijn te beëindigen, dient het Tweede Kamerlid Graus op 18 december een motie in die ook op 20 december 2018 wordt aangenomen: <i>“(...) van mening dat indien acute beëindiging van anticiperend handhaven leidt tot problemen met veiligheid of onevenredige economische schade, er een overgangsperiode dient te worden ingelast;</i> <i>verzoekt de regering, om in overleg te treden met de luchthaven Maastricht Aachen Airport om te bezien wat de effecten zijn van acute beëindiging van het verlengd baangebruik op de veiligheid en wat de economische effecten zijn;</i> <i>verzoekt de regering voorts, om een overgangsperiode in acht te nemen om de veiligheid te garanderen, waardoor ook onevenredige economische schade kan worden geminimaliseerd”</i>
7-3-2019	Kamerbrief Minister IenW inzake Tijdelijke beleidsregel	<i>“De afgelopen periode heeft overleg tussen ILT en luchthaven plaatsgevonden en naar aanleiding daarvan is besloten om vanuit veiligheidsoverwegingen een overgangsperiode tot en met 31 maart 2019 in acht te nemen om te komen tot afbouw van het anticiperend handhaven. De ILT heeft daartoe een nieuwe beleidsregel gepubliceerd, waarmee het gebruik van de 2.750 meter baan tot en met 31 maart 2019 wordt toegestaan. De overige randvoorwaarden van de huidige</i>

		<i>gebruiksvergunning voor de luchthaven (de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht) zijn daarbij ongewijzigd van kracht.”</i>
7-3-2019	Publicatie nieuwe Tijdelijke beleidsregel in Staatscourant	<i>“Artikel 4</i> <i>Maastricht Aachen Airport B.V. zal vóór 15 maart 2019 schriftelijk aan de Inspectie bevestigen dat met ingang van 1 april 2019 uitsluitend nog maximaal 2.500 meter van de startbaan van de luchthaven Maastricht zal worden gebruikt.</i> <i>Artikel 5</i> <i>1.Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt gepubliceerd. Deze Beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van deze Staatscourant, en zij werkt terug tot en met 4 december 2018.</i> <i>2.Deze beleidsregel vervalt met ingang van 1 april 2019.</i>
26-1-2021	Advies Pieter van Geel	Op verzoek van het College van GS heeft Pieter van Geel in 2020 de opdracht gekregen om een verkenning uit te voeren naar de toekomst van Maastricht Aachen Airport, tevens ter voorbereiding op het aanvragen van een nieuw Luchthavenbesluit. Zijn advies is op 26 januari 2021 gepresenteerd. Daarin zijn ook een aantal passages gewijd aan de 2.750 meter lengte van de baan: <i>“Vanuit dat belang richt de luchthaven zich op de markt in een grotere regio dan Limburg en positioneert zich als de tweede vrachtluchthaven van Nederland. Er wordt gestreefd naar een duidelijke vergroting van het marktaandeel van MAA ten opzichte van dat van andere (vracht)luchthavens in de ruimere regio. Uiteindelijk gericht op het bereiken van voldoende kritische massa om een luchthaven te laten functioneren. In dat verhaal zou een te gebruiken baanlengte van 2.750 meter kunnen passen.” (p.28).</i> <i>“Een bijzonder punt betreft verlenging van het baangebruik tot 2.750 meter. Uit de analyse van To70 blijkt dat het aantal ernstig gehinderden per saldo daarmee nauwelijks verandert. Maar door het gebruik van zwaardere vliegtuigen (meer brandstof) zal er enerzijds meer hinder ontstaan terwijl op andere plaatsen als gevolg van het verleggen van het feitelijke start de hinder minder zal zijn. Per saldo en gemiddelde zijn venijnige begrippen.” (p.40)</i> Hij komt daarmee tot het volgende advies: <i>“7. Bij het kiezen voor luchtvracht als kern van de operatie is een verlenging van het baangebruik tot 2.750 meter als zodanig logisch. Per saldo neemt het aantal ernstig gehinderden niet toe, op sommige plekken verbetert de situatie</i>

		<i>maar op andere plekken zijn er negatieve effecten door het grote gewicht van een deel van de vliegtuigen.</i> <i>8. Vanwege de mogelijke toename van het aantal vluchten en de lokale negatieve effecten van verlengd baangebruik is een tweetal extra overlast reducerende maatregelen nodig:</i> <i>a) Sluiting van de luchthaven tussen 23 en 7 uur waardoor het aantal slaapverstoorden daalt van 1.700 naar nagenoeg 0.</i> <i>b) Opstellen en uitvoeren van een herstructureringsplan voor de kernen Geverik en Schietecoven gericht op het zoeken van structurele oplossingen voor deze kernen. Creëren van een Omgevingsfonds voor het financieren van te treffen maatregelen.” (p.41)</i>
29-9-2021	Uitspraak Rechtbank Limburg inzake vermeend illegaal gebruik start- en landingsbaan	Uitspraak van Rechtbank Limburg inzake een verzoek tot handhaving door 5 omwonenden. De uitspraak kende een langer voorproces: – 7 februari 2019: eisers dienen verzoek tot handhaving in bij de Provincie. Provincie stuurt dit verzoek door naar het bevoegd gezag: Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT); – 12 april 2019: Bevoegd gezag (ILT) wijst verzoek af; – 23 mei 2019: Bezwaar door eisers op besluit van 12 april; – 16 september 2019: Eisers hebben verweerder in gebreke gesteld vanwege het niet tijdig beslissen op hun bezwaar; – 28 november 2019: Eisers hebben beroep ingesteld tegen het niet tijdig nemen van de beslissing; – 24 december 2019: Verweerder (ILT) geeft per brief aan nog geen beslissing op bezwaar genomen te hebben – 20 februari 2020: verweerder heeft het bezwaar van eisers tegen het primaire besluit deels gegrond en voor het overige ongegrond verklaard. Vervolgens is er door geprocedeerd om uit te komen bij de Rechtbank Limburg. Zij deed op 29 september 2021 uitspraak: <i>“Het verzoek tot handhaving ziet op het gestelde illegale gebruik van de verlengde start- en landingsbaan door Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) en de overmatige geluidshinder door taxiën en proefdraaien van vliegtuigen voorafgaand aan de start.</i> <i>Het verzoek voor wat betreft het illegale gebruik van de verlengde start- en landingsbaan ziet op de periode 1 januari 2019 – 1 april 2019 en op de periode vanaf 1 april 2019. De rechtbank is van oordeel dat eisers geen procesbelang hebben bij een beoordeling van de eerste periode. Wat de tweede periode betreft is de rechtbank van oordeel dat er geen sprake is van illegaal gebruik. Het gebruik van de start- en landingsbaan is in overeenstemming met de Omzettingsregelingsregeling luchthaven Maastricht (en het daarin opgenomen Aanwijzingsbesluit 2004). De vergunde</i>

		<i>baanconfiguratie is niet in strijd met Annex 14 bij het Verdrag van Chicago, nu het Verdrag de overlap van baanvakken niet uitdrukkelijk verbiedt. MAA is thans een door EASA gecertificeerde luchthaven, hetgeen betekent dat Verordening 2018/1139 op de luchthaven van toepassing is. Deze Verordening wordt verondersteld in overeenstemming te zijn met het Verdrag van Chicago. Voor wat betreft de gestelde overmatige geluidshinder volgt uit bijlage 1 van de Regeling Burgerluchthavens dat bij de berekening van de geluidbelasting het geluid als gevolg van het taxiën en het proefdraaien direct voor de start, buiten beschouwing wordt gelaten. Dit kan het best worden aangepakt door het opnemen van operationele maatregelen in het (mogelijk toekomstige) luchthavenbesluit. Beroep ongegrond.”</i>