



Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw C. Van Nieuwenhuizen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

**AFSCHRIFT**

**E-mail**

**Ons kenmerk** 2018/82251

**Vpl.nummer**

**Bijlage(n)**

**Behandeld**

**Telefoon**

**Uw kenmerk**

**Maastricht** 27 november 2018

**Verzonden** 28 november 2018

**Onderwerp**

Actualisatie aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht

Excellentie,

Op 31 oktober 2016 heeft Maastricht Aachen Airport Beheer & Infrastructuur (MAA B&I) een aanvraag ingediend voor het Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht (verder te noemen: het Luchthavenbesluit). De inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit is aangehouden, omdat er onvolkomenheden in de invoergegevens voor de geluidsberekeningen in het MER voor Lelystad Airport waren geconstateerd. Hierdoor moest een extra controle worden uitgevoerd op de invoergegevens voor de geluidsberekeningen die zijn gedaan voor het Luchthavenbesluit.

Op basis van de uitkomsten van deze extra controle is besloten het Luchthavenbesluit niet in werking te laten treden en de fouten in de invoergegevens te herstellen ten behoeve van een gewijzigd Luchthavenbesluit.

U heeft tevens besloten om het gebruik van de volledig beschikbare baanlengte (2.750 meter) voor startend code E- en F-verkeer voorlopig toe te staan vooruitlopend op de wijziging van het Luchthavenbesluit. Ik waardeer die interimbeslissing van destijds zeer, omdat deze het daadwerkelijk mogelijk maakte om de volledige baanlengte te benutten. Dit heeft ertoe geleid dat vrachtcarrers voor Maastricht Aachen Airport (MAA) hebben gekozen en het vrachtvervoer op de luchthaven het afgelopen jaar aanmerkelijk is toegenomen.

**Bezoekadres:**  
Luxemburglaan 35  
NL-6199 AM Maastricht-Airport

Postbus 5700  
NL-6202 MA Maastricht  
info@maabeheer.nl

KvK Limburg 14046456  
BTW nr. NL801781632B01

IBAN –nummer:  
NL85RABO0114157340  
www.linkedin.com/company/maabeheer

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 aangevraagde Luchthavenbesluit horende, business case 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 de type toestellen die op MAA vliegen. Deze wijken af van de prognoses. Tevens blijkt uit recente gegevens dat de methode van handhaving, die is 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 zogenaamde Ldentool, is nog steeds in ontwikkeling. Dit maakt doorrekeningen van gebruiksplannen lastig. Ook de houding van de samenleving jegens de luchtvaart is veranderd.

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.

Alles afwegende verzoek ik u om de lopende procedure stop ('on hold') te zetten. Op enig moment zullen wij een nieuwe c.q. gewijzigde aanvraag indienen.

Ik besef dat ik een beslissing neem die ook ingrijpend is voor u en uw ministerie, gezien de forse inspanningen die u heeft verricht om de ontwikkeling van MAA te ondersteunen en de bijzondere welwillendheid die u heeft getoond om tussentijds het gebruik van de volle baanlengte mogelijk te maken.

Voor een nieuwe c.q. gewijzigde aanvraag zal als cruciaal uitgangspunt blijven gelden dat het aantal ernstig gehinderden niet mag toenemen ten opzichte van de huidige vergunning. Tevens zal in deze aanvraag er rekening mee worden gehouden dat de meest lawaaiige toestellen die nu van MAA gebruik maken, worden verminderd en uitgefaseerd. Met deze maatregelen wordt ook tegemoet gekomen aan de wensen van een aantal omwonenden.

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.

Wij 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.

MAA blijft in de tussentijd opereren op basis van haar huidige 'vergunning', de zogenaamde omzettingsregeling. Naar de toekomst toe zal worden gezien welke positie MAA kan gaan innemen, mede in het kader van de nieuwe Luchtvaartnota 2020-2050 waarin verschillende aspecten betrokken worden zoals de ambities van Nederland op luchtvaartgebied, marktontwikkelingen in de regio, duurzaamheid en leefbaarheid.

Hoogachtend,

G.H.G. Waeijen

Directeur Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V.