



Kenmerk opdracht	494-39180
Opdrachtgever	Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland
Datum opdracht	7 september 2020
Type bijeenkomst	Hoorzitting
Datum bijeenkomst	26 augustus 2020
Kenmerk geluidsbestand(en)	494-39180_HZ_26-8-2020 Maastricht
Converteren naar DDS of WAV	Nee
Lengte bestand(en) in uren	01:23:41
SPOED	Ja
Type verslag	Letterlijk
Aanwezige personen	<p>Namens RVO.nl:</p> <p>Dhr. [REDACTED], procedureel voorzitter</p> <p>Dhr. [REDACTED], inhoudelijk bijzitter</p> <p>Mw. [REDACTED], notulist</p> <p>Bezwaarmaker:</p> <p>Dhr. [REDACTED], MOB</p> <p>Dhr. [REDACTED], MOB</p> <p>Mw. [REDACTED], lenW</p> <p>Dhr. [REDACTED], lenW</p> <p>Dhr. [REDACTED], Maastricht Aachen Airport</p> <p>Dhr. [REDACTED], Maastricht Aachen Airport</p> <p>Dhr. [REDACTED], beleid LNV</p>
Regeling	Wet natuurbescherming
Uitgewerkt door	UwEigenSecretariaat.nl – Siddeburen
Projectnummer	2057
Opmerkingen notulist	De hoorzitting begint bij 0:07:23 Daar waar notulist de spreker niet kan verstaan, is ??? toegevoegd + de tijd van de opname.

Dhr. [REDACTED]: Goedemorgen allemaal. Welkom bij de hoorzitting in de zaak procedure Wet natuurbescherming in het kader van de handhavingsverzoeken inzake de Luchthaven Maastricht. Ik zal even kort een introductie doen zodat wij ook weten met wie wij aan tafel zitten vandaag. Mijn naam is [REDACTED], ik ben MT-lid van de afdeling Juridische Zaken. Rechts van mij zit mw [REDACTED], jurist van de afdeling, en links van mij dhr. [REDACTED], behandelend jurist van de afdeling Juridische Zaken. Ik zou graag even heel kort een rondje willen doen, dat u even kunt melden wie u bent en namens wie u hier zit.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], namens Mobilisation for the Environment.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], ik ben omwonende bij Maastricht Aachen Airport en 30 jaar verkeersleider geweest op de luchthaven.

Dhr. [REDACTED]: [REDACTED], ik ben directeur van Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur. Dat is het eigendom van de luchthaven.

Dhr. [REDACTED]: Ik ben [REDACTED] van Bureau Lievense. Ik ben adviseur van de luchthaven en ook in deze gemachtigd om te woordvoeren.

Dhr. [REDACTED]: Ik ben [REDACTED], ik werk bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstand.

Mw. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], een concullega van [REDACTED] en beleidsmedewerker bij de Directie Luchtvaart voor het ministerie van IenW.

Dhr. [REDACTED]: Mijn naam is [REDACTED], ik werk bij het ministerie van LNV.

Dhr. [REDACTED]: Fijn, dank u wel. Ik wilde graag even kort een paar huishoudelijke meldingen doen. Zoals u ziet moeten we op afstand van elkaar zitten in deze grote zaal. We hebben rechts van mij een microfoon en kathedr staan. Als u zo dadelijk het woord krijgt, is het verzoek om daar even naartoe te lopen, zodat u versterkt kunt worden gehoord. Dat heeft ook te maken met het feit dat we opnames maken voor de uitwerking van het verslag. Het opnameapparaat ligt daar in het midden op de stoel en op de kathedr. U krijgt zo dadelijk allemaal twee termijnen om uw standpunten toe te lichten, als u daar gebruik van wenst te maken. Als u dat niet wenst is het ook goed. Per termijn ongeveer tien minuten, gemiddeld, spreektijd. Tussendoor kunnen er wat vragen gesteld worden door ons als hoorcommissie. Rest mij nog te melden dat, als u met de auto bent, haal dan een uitrijkaart bij de balie voordat u naar de parkeergarage gaat. Dank u wel, dan wil ik nu het woord geven aan MOB, dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Geachte voorzitter, Mobilisation heeft drie redenen aangevoerd waarom de luchthaven handelt in strijd met het natuurvergunning-vervangende besluit, het Aanwijzingsbesluit van 2004 en de Omzettingsregeling.

De eerste reden is dat vliegtuigen die in noordelijke richting starten in ieder geval te ver zuidelijk starten. Vliegtuigen die vanuit het noorden landen, doen dat ook te ver zuidelijk. Daardoor worden zonder natuurtoestemming stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden in zuidelijke richting te sterk door stikstof belast.

De tweede reden is dat er ook een aantal niet gereguleerde extra activiteiten plaatsvinden die stikstofemissies ten gevolge hebben, zoals taxiën op de baan.

De derde reden is het bedrijf SAMCO dat een extra stikstofbron vormt. Ik wilde die drie punten even langs gaan en daarbij ook reageren op wat door andere partijen is ingebracht.

Wat het eerste punt betreft, dat zuidelijke gedeelte. Als ik het goed zie is het feitenrelaas dat de minister van IenW in reactie op het bezwaar geeft tot en met de eerste alinea onder het kopje 'overgangperiode', niet afwijkend van hetgeen in bezwaar is gesteld. In de laatste twee alinea's op bladzijde 3 echter, stelt de minister dat de luchthaven zich sinds 1 april 2019 houdt aan het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling, omdat met zich nu aan een maximum baanlengte van 2500 meter zou houden. Dat betoog is onvolledig en daardoor is de conclusie dat de luchthaven nu wel voldoet onjuist. Want de minister stopt hier ten onrechte in een betoog waar dezelfde minister in een besluit van 20 februari van dit jaar verder ging en wel tot het oordeel kwam dat sprake was van een overtreding. Ik wijs erop dat de controles uit 2019, waar nu naar verwezen wordt, ook in dat

besluit meegewogen zijn. In die procedure kwam de minister in het primaire besluit ook tot hetzelfde oordeel dat men nu weer geeft in de reactie op het bezwaar. Maar in de beslissing op het bezwaar van 20 februari kwam de minister daarentegen tot het oordeel dat er desondanks nog steeds sprake was van een overtreding, omdat de constatering dat binnen de maximum baanlengte van 2500 meter werd gebleven, er niet aan in de weg stond dat er nog steeds sprake is van een overtreding. Namelijk, omdat vliegtuigen die in noordelijke richting starten, 120 meter ten zuiden van de startpositie volgens het A Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling starten. De minister oordeelde in de beslissing op bezwaar dat bezwaarmakers in die kwestie daar terecht op gewezen hadden. Ik verwijs naar bladzijde 6 van productie 1 bij het onderhavige bezwaar. Ten onrechte gaat de minister daar nu in reactie op dit bezwaar aan voorbij. De luchthaven zelf erkent het illegale gebruik wel, maar stelt dat dit inmiddels is beëindigd. Dat is niet uit het controlerapport gebleken. Onder het kopje 'handelen strijdig met A Aanwijzingsbesluit nr.2' voert MOB nog aan dat de strijdigheid overigens groter is dan die 120 meter en dat die ook betrekking heeft op vliegtuigen die vanuit het noorden landen. Dat betoog is echter alleen maar van belang voor de omvang en de ernst van de overtreding. Niet voor de constatering dat in het bestreden besluit ten onrechte wordt gesteld dat voldaan wordt aan het Aanwijzingsbesluit. Die constatering wordt immers al bevestigd door het besluit van 20 februari. Dus het betoog onder nr.2 is erop gegrondvest dat in art.4 lid 2 van het Aanwijzingsbesluit een baan is gedefinieerd van 2500 meter. En dat volgens de jurisprudentie voor het begrip baan aangesloten kan worden bij de regels van de EASA en het verdrag van Chicago. En dat daaruit volgt dat niet geschoven kan worden met het begrip baan al naar gelang het vliegverkeer in noordelijke of in zuidelijke richting plaatsvindt. Er is immers in deze luchthaven geen clearway of stopway, zodat de declared distances TORA, TODA en ASDA allemaal binnen de 2500 meterbaan dezelfde lengte hebben. De LDA is gelijk aan de TORA minus de displaced threshold ofwel de verplaatste landingsbaandrempel.

Aangezien in het Aanwijzingsbesluit de landingsbaandrempel voor vliegtuigen die landen vanuit het noorden 250 meter in zuidelijke richting is verplaatst, is de LDA dan ook 250 meter korter dan dat de LDA is gedefinieerd als de TORA minus de verplaatste landingsbaandrempel, dus 2500 meter min 250 meter is 2250 meter. En dus geen 2500 meter. Het gebruik dus van de laatste zuidelijkste 250 meter verharding is daarmee illegaal. De minister en ook de luchthaven gaan op dit betoog niet in. Het betoog verder van de luchthaven dat de stikstofgevolgen niet relevant zijn, kan niet worden gevolgd. Een natuurtoestemming heeft geen betrekking op een stikstofdepositie, maar op bepaalde activiteiten. Verschuiving van de bron in zuidelijke richting leidt tot een hogere depositie in diezelfde zuidelijke richting. Als de totale emissie lager zou zijn doordat er minder is gevlogen dan het natuurvergunning-vervangende besluit toestaat, dan neemt dat niet weg dat de overtreding op zichzelf een depositie verhogend effect heeft in zuidelijke richting. Maar volgens de luchthaven zijn die effecten verwaarloosbaar. Echter, in het kader van de Wet natuurbescherming geldt het voorzorgbeginsel. Significante effecten moeten met zekerheid worden uitgesloten en daarvan kan in geval van stikstof-overbelaste habitats al sprake zijn bij een depositietoename van 1/200 mol per ha per jaar. Ook moeten de gevolgen op iedere locatie van voorkomen van stikstofgevoelige habitats beoordeeld worden. Daar zijn verschillende uitspraken over, onder andere de PAS-uitspraak van vorig jaar. Maar ook andere eerdere uitspraken, ik heb er een genoemd. Men kan dus niet stellen, zoals de luchthaven doet, dat de effecten van door de overtreding toegenomen stikstofdepositie op voorkomen van stikstofgevoelige habitat aan de zuidzijde van Natura 2000-gebieden Bunder en Elsloer bos, dat die depositie op die zuidelijk gelegen habitats gecompenseerd zou kunnen worden door een mogelijk verminderde depositie op meer noordelijk gelegen habitats of locaties van voorkomen van hetzelfde habitat. Op die manier mag je die effecten niet tegen elkaar wegstrepen.

Wat betreft het tweede punt, de extra activiteiten zoals taxiën op de baan en dergelijke: de minister erkent dat die activiteiten niet zijn gereguleerd. Daar is dus geen toestemming voor gegeven in het Aanwijzingsbesluit. Er geldt dus geen natuurvergunning-vervangende toestemming voor. Zeker nu het taxiën op de baan door andere regelgeving is verboden, zijn die activiteiten daarom niet

toegestaan volgens de Wnb. Volgens de luchthaven zijn ze echter wel gereguleerd en men verwijst naar stikstofberekeningen. In het geactualiseerde natuurrapport bij de tweede beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011 zijn echter geen stikstofberekeningen opgenomen. Er wordt alleen maar globaal en voornamelijk in kwalitatieve termen opgemerkt dat de stikstofdepositie vanwege de luchthaven heel klein is in verhouding tot de kritische depositiewaarden. Bovendien betreft men daarbij ook stikstofeffecten van grondgebonden bronnen, zoals aan- en afrijdend autoverkeer. Dat zijn activiteiten waarvan de luchthaven erkent dat ze niet worden gereguleerd door het Aanwijzingsbesluit. Het noemen van een stikstofbron in de stikstofberekening betekent dus niet dat een activiteit gereguleerd wordt door dat Aanwijzingsbesluit.

Dan wat betreft het derde punt: SAMCO. De minister en ook de luchthaven verwijzen voor wat betreft SAMCO naar de omgevingsvergunning milieu van september 2003. Volgens de luchthaven is dit een natuurvergunning-vervangend besluit, maar dat blijkt nergens uit. Dat een activiteit wordt gereguleerd door een omgevingsvergunning van voor 7 december 2004, betekent nog niet dat er sprake is van een natuurvergunning-vervangend besluit op grond van art. 9.4 lid 8 van de Wnb. Een besluit is een natuurvergunning-vervangend besluit als het voor 1 februari 2009 is genomen, en naar beoordeling krachtens art. 6 lid 3 van de habitatrichtlijn heeft plaatsgevonden, en er tegen dat besluit bezwaar en beroep heeft opengestaan. Maar in de omgevingsvergunning van september 2003 is helemaal geen beoordeling op grond van de habitatrichtlijn uitgevoerd. Bovendien veroorzaakt de luchthaven ook een berekenbare stikstofdepositie, en daarmee een potentieel significant effect, op het ongeveer 33 km noordoostelijk gelegen vogelrichtlijngebied De Mijweg. Voor dat gebied geldt een vroegere referentiedatum, want het is aangewezen op 20 mei 1994, zodat 10 juni 1994 als referentiedatum geldt. De omgevingsvergunning van september 2003 is dus na die referentiedatum verleend en heeft in zoverre dus geen betekenis voor de Wnb. Dichter bij de luchthaven, op ongeveer 10 km afstand ligt bovendien het vogelrichtlijngebied Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek in Belgisch Limburg. Ook daarvoor geldt een vroegere referentiedatum, feitelijk dezelfde, want dat gebied is aangewezen in oktober 1988. Dus daarvoor geldt ook als referentiedatum 10 juni 1994. Dank u wel.

Dhr. [REDACTED] Dank u wel mijnheer [REDACTED]. Zijn er vragen vanuit de commissie?

Dhr. [REDACTED]: Ik had een vraagje en dat betreft het laatste punt: de activiteiten van SAMCO. Je zou je ook kunnen afvragen of dan niet Maastricht verantwoordelijk daarvoor moet worden gehouden, maar SAMCO. Hoe kijkt u daar tegenaan?

Dhr. [REDACTED]: Volgens de luchthaven zelf valt een deel van de activiteiten van SAMCO onder het project van de luchthaven. Men stelt dat het bedrijf SAMCO zelf er niet onder valt. Ik ben geneigd om te zeggen dat dat onjuist is, omdat het bedrijf SAMCO zich als zodanig ook op het terrein van de luchthaven bevindt. Dus ik zou zeggen dat alle activiteiten van SAMCO onder de luchthaven vallen, maar ik stelde vast dat in ieder geval onbestreden is dat een deel van die activiteiten eronder valt.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Nog andere vragen?

Dhr. [REDACTED]: Nee, dat was het.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dan zou ik nu het woord willen geven aan de vertegenwoordiger van de luchthaven. Ik geloof dat dat dhr. [REDACTED] is of [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Ik heb namens de luchthaven al een reactie op papier gezet. Ik heb voor vandaag heb ik geen aanvullende...

Dhr. [REDACTED]: U bent niet goed verstaanbaar, maar ik zie ook dat de microfoon een beetje is gezakt.

Dhr. [REDACTED]: Is het zo beter?

Dhr. [REDACTED]: Ja, dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Ik heb namens de luchthaven een schriftelijke reactie gegeven op de stukken, dus ik heb voor vandaag geen nieuwe aantekeningen gemaakt. Ik wil wel even het een en ander graag op een rij zetten. Om te beginnen wil ik aangeven dat we namens de luchthaven staan achter het niet

honoreren van het handhavingsverzoek van MOB, omdat er onzes inziens geen sprak is van handelen in strijd met de Wnb. We hebben ook kennis genomen van het verweer wat door de minister van lenW is ingediend. Ook daar kunnen we ons helemaal in herkennen. Ik wil nog even een toelichting geven op het gebruik van de baan. In de nasleep van het terugbrengen van de baanlengte van 2750 meter naar 2500 meter is dat inderdaad in twee etappes gegaan. Ik heb bij het stuk wat ik heb ingediend, maar ook naar aanleiding van vragen van dhr. [REDACTED], heb ik de veiligheidscertificaten die op de respectievelijke data zijn afgegeven door ILT heb ik toegezonden en blijkt inderdaad dat er vanaf 27 februari van dit jaar helemaal conform het Aanwijzingsbesluit wordt gevlogen. Zowel qua baanlengte, ook qua startpunten. Zowel bij het opstijgen van zuid naar noord als bij het landen van noord naar zuid. Toch wil ik even ingaan op het effect van dat er tijdelijk 100 meter zuidwaarts is vertrokken. Ik wil toch even aangeven over 100 meter, en niet over 120 meter. De meest nabij gelegen stikstofgevoelige habitats liggen aan de westkant van de baan en als dat vertrekpunt dan een beetje meer zuidwaarts vertrekt, dan heeft dat daar qua afstand geen invloed op. En kun je ook aannemen dat qua stikstofdepositie dat niks uitmaakt. Ik zeg kun je aannemen, omdat we dat niet onderbouwd hebben met berekeningen, maar goed, als je de rekensystematiek kent, kun je dat wel aannemen. Aan de zuidzijde liggen de meest dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitats op een afstand van 2,7 km en 100 meter meer noordelijk, of meer zuidelijk starten heeft geen tot een verwaarloosbaar effect op de stikstofgevoelige habitats daar. im Frage is hier: is gehandeld in strijd met de Wnb? Heeft het tot meer depositie geleid dan wat volgens de vigerende vergunningen mag? Dan moet je niet alleen kijken naar dat vertrekpunt, maar moet je ook kijken naar hoeveel vliegtuigen hebben er inderdaad gevlogen. Ik heb een overzicht opgenomen van aantallen vliegtuigen die gevlogen hebben in die periode dat het startpunt van die baan 100 meter meer zuidelijk lag. Dat is maar een fractie van hetgeen wat vergund is. Dus als we dat allemaal bij elkaar nemen: minder stikstofdepositie omdat er minder gevlogen is dan vergund en geen marginaal effect vanwege een verlegd startpunt, dan kun je dus wel aannemen dat dat op de stikstofdepositie allemaal niet uitmaakt.

Dan nog even over de activiteiten die niet gedekt zijn door de Omzettingsregeling. Er is inderdaad wel een milieuvergunning wat alle grondgebonden activiteiten dekt en de grens tussen grondgebonden of landgebonden en luchtgebonden ligt eigenlijk daar waar het vliegtuig tot stilstand komt. Alles wat met het lucht te maken heeft, taxiën op de baan, op het luchthaventerrein, dat is onderdeel van het Aanwijzingsbesluit, beslissing op bezwaar Omzettingsregeling. Alles wat plaatsvindt als het vliegtuig stilstaat en alle andere activiteiten, dat zijn landgebonden activiteiten. Die zijn afgedekt door een milieuvergunning uit 2003.

Wat SAMCO betreft: de loodsen waar de herstellingen plaatsvinden van SAMCO bevinden zich buiten de grenzen van de inrichting van MAA, ik bedoel buiten het luchthaventerrein. Het is een separate inrichting, is ook een separate milieuvergunning voor afgegeven. Het proefdraaien en het taxiën tussen de onderhoudswerkplaats van SAMCO naar de proefdraailocatie vindt plaats binnen de grenzen van de inrichting van Maastricht Aachen Airport en die activiteiten zijn ook gedekt door de milieuvergunning uit 2003. Dus daar moeten we even duidelijk onderscheid in maken. Alles wat bij SAMCO zelf gebeurt dat is even nu niet im Frage en alle activiteiten van SAMCO die plaatsvinden binnen de grenzen van de inrichting van de luchthaven zijn wel degelijk door een vergunning uit 2003 afgedekt. Dus alle stikstofrelevante activiteiten zijn afgedekt door of een milieuvergunning of het Aanwijzingsbesluit met alle vervolgbesluiten daarop. We zien dan ook geen overtreding van de Wnb. We zien dan ook geen reden dat er handhavend wordt opgetreden wegens strijdigheid met de Wnb en we vinden het dan ook terecht dat LNV het handhavingsverzoek heeft afgewezen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED]. Mijnheer [REDACTED] zijn er vragen?

Dhr. [REDACTED]: Ja, ik wilde nog wat vragen. Dat gaat over het afwijkend gebruik wat een tijdlang is gedoogd. Dan werd er 2750 meter van de baan gebruikt heb ik begrepen, 100 meter of 120 meter extra zuidelijker werd ook nog gebruikt, de strook. En dan komt lenW in een reactie tot de conclusie dat dat heeft geduurd tot 1 april 2019 en dat dat ook gecontroleerd is door ILT. Dat daar in

overeenstemming de baan weer wordt gebruikt, dat dat afwijkend gebruik is beëindigd. En nu zie ik in de reactie van de luchthaven, uw reactie, dat 27 februari 2020 pas dat afwijkend gebruik is beëindigd. Ik begrijp niet helemaal goed. Zijn er dan twee soorten van afwijkend gebruik of hoe moet ik dat dan zien?

Dhr. ██████: Er ligt een baan met een totale lengte van asfalt en beton van 2750 meter. Volgens het Aanwijzingsbesluit mag die volledige lengte niet gebruikt worden. Afhankelijk van starten en landen - daar zijn ook schema's voor, dat is de bewuste bijlage H uit het Aanwijzingsbesluit, ik heb hem bij als ik daar eventueel toelichting op moet geven - kan dus afhankelijk van het starten of het landen in noordelijke, zuidelijke richting, iedere keer maar 2500 meter van die baan gebruikt worden. Toen de minister een tijdje heeft toegestaan om de 2750-meterbaan te gebruiken, was dat eigenlijk in de aanloop van een luchthavenbesluit wat al als concept ter inzage heeft gelegen en wat eigenlijk als definitief zou worden vastgesteld. Vooruitlopend daarop is tijdelijk het gebruik van die baan, van die 2750 meter, toegestaan. Dat betekent dan ook, zeker voor het vertrekken van zuid naar noord, dat ook dat startpunt verlegd moest worden. Dat startpunt moest echt 100 meter meer zuidelijk gelegd worden om dan de volledige 2750-meterbaan te kunnen gebruiken. De minister heeft het gebruik van die 2750 meterbaan teruggeschroefd, dat de procedure van het luchthavenbesluit op enig moment is stopgezet. Dan moeten nog veiligheidscertificaten en zo verder worden aangepast eer je dat ook daadwerkelijk kunt realiseren. Daarin is in eerste instantie het gebruik van de baan beperkt tot 2500 meter, maar was het startpunt wel op het meest zuidelijke punt blijven liggen. En dat is dus hetgeen wat vanaf 10 mei 2019 zich heeft voorgedaan. De constatering in juli 2019, dacht ik, had alleen betrekking op het gebruik van die 2500 meterbaan, dat was terecht. Maar het punt lag toen nog niet conform het Aanwijzingsbesluit. Toen dat is vastgesteld zijn ook gelijk procedures opgestart om ook het veiligheidscertificaat, want nogmaals, dat gaat niet van vandaag op morgen, ook in orde te krijgen. Het was al in orde voor de lengte van de baan, maar nog niet voor het startpunt. En dat is gebeurd op 27 februari 2020, toen is ook dat startpunt verlegd.

Dhr. ██████: Dank u wel, dat is duidelijk.

Ik had nog een vraag gesteld voorafgaand aan de hoorzitting over de hoeveelheid vliegtuigbewegingen er tot op heden zijn uitgevoerd en wat u nog verwacht eigenlijk. En dan wilde ik u ook aanvullend nog wat vragen. Dat heb ik ook nog niet helemaal helder, wat volgens de bestaande rechten eigenlijk, volgens het Aanwijzingsbesluit en Omzettingsregeling aan vliegtuigbewegingen per jaar is toegestaan. Kunt u daar iets over zeggen?

Dhr. ██████: Ik zal zo even een overzicht van wat er gevlogen is en wat nog de verwachting is. Maar ik vat even een paar getallen samen. De informatie die ik rondstuur dat zijn het aantal vliegbewegingen op jaarbasis.

Dhr. ██████: Heeft u die bijlage ook voor verspreiding bij u?

Dhr. ██████: Ja, ik heb hier nog twee exemplaren.

Dhr. ██████: Enkel die twee? Goed, wilt u ook eentje aan MOB geven als dat kan? Of heeft u dan zelf geen...

Dhr. ██████: Jawel, ik heb er nog eentje.

Dhr. ██████: Dank u wel. *(Opmerking notulist: dhr. ██████ overhandigt een exemplaar van de bijlage aan de hoorcommissie)*

Dhr. ██████: Wat u ziet is een overzicht van het aantal vliegbewegingen voor de maand juli. En dat is wel representatief voor hetgeen wat er gevlogen is in de periode tot en met augustus, maar is ook wel representatief voor hetgeen wat er nog gaat gebeuren. Dit zijn aantallen op jaarbasis, het is opgesplitst in groot verkeer en klein verkeer, omdat in de uitgangspunten van het Aanwijzingsbesluit ook aannames zijn gedaan over aantal vliegbewegingen voor groot verkeer en voor klein verkeer. Wat groot verkeer betreft gaat het in zijn totaliteit over 696 vliegbewegingen op jaarbasis. Excuseer, maandbasis. Als we dat op jaarbasis bekijken, dus als we dat maal 12 doen, dan komt dat neer op een 8.350 vliegbewegingen op jaarbasis, terwijl als uitgangspunt voor het Aanwijzingsbesluit uitgegaan is van 29.995 vliegbewegingen. Wat het klein verkeer betreft, inclusief de heli's, zitten we op maandbasis op een goeie 550 vliegbewegingen en op jaarbasis komt dat neer op een goeie 6.500

vliegbewegingen, terwijl in het Aanwijzingsbesluit is uitgegaan van 20.000 vliegbewegingen. Dus op dat vlak zullen er, en werden er tot en met augustus, en dat is ook de verwachting tot het einde van het jaar, dat is wel relevant, minder aantal vliegtuigbewegingen plaatsvinden dan hetgeen het uitgangspunt is van het Aanwijzingsbesluit.

Dhr. [REDACTED]: Kunt u ook aangeven waar die aantallen worden genoemd in het Aanwijzingsbesluit?

Dhr. [REDACTED]: Die aantallen die zijn genoemd in de bijlagen E2, E3 dacht ik, van het Aanwijzingsbesluit. Wat het aantal KE-vluchten betreft zijn er ook nieuwe bijlagen toegevoegd bij de beslissing op bezwaar van 2011. Het aantal KE-vluchten, het aantal vliegbewegingen van grote luchtvaart, is in 2011 ook verminderd.

Dhr. [REDACTED]: Zou u mij die bijlagen kunnen doen toekomen?

Dhr. [REDACTED]: Ja.

Dhr. [REDACTED]: En dan verspreid ik dat ook aan MOB.

Dhr. [REDACTED]: Ja, dat kan per mail neem ik aan, dat ik die toestuur? Ja, zal ik doen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Goed, dank u wel. Ik heb gezien dat u ook een opmerking wilt maken. Ik wil u vriendelijk verzoeken om dat in uw tweede termijn te doen. Ik wil eerst het woord geven aan lenW. Omdat we een vaste spreekvolgorde hebben, is dan de luchthaven ook weer in de gelegenheid om op uw vraag of opmerking te reageren. Ministerie van lenW, dhr. [REDACTED].

(Opmerking notulist: dhr. [REDACTED] laat een hand-out rondgaan.)

Dhr. [REDACTED]: Ten aanzien van de luchthaven Maastricht Aachen Airport maak ik graag van de gelegenheid gebruik om het volgende naar voren te brengen. En ik ga hierbij kort in op enkele vragen en punten die in het bezwaarschrift naar voren worden gebracht. Als wij het bezwaarschrift van MOB goed lezen, dan worden in de kern drie punten aangevoerd.

Eén: gesteld wordt dat het huidig gebruik op de luchthaven afwijkt van het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling. Daarbij zou het gaan om het gebruik van een baanlengte van 2750 meter in plaats van 2500 meter en een afwijkende startpositie aan de zuidzijde van de start- en landingsbaan. Als ik het goed lees is het betoog van MOB dat dat afwijkend gebruik ertoe zou leiden dat de emissie van startend vliegverkeer naar het noorden anders neerslaat dan waar in het Aanwijzingsbesluit is vanuit gegaan, namelijk de emissiebron van stikstof ontstaat op een zuidelijke positie.

Tweede punt: gesteld wordt dat het baangebruik zoals toegestaan met het Aanwijzingsbesluit van 27 oktober 2004, met inbegrip van de aanvullende besluitvorming – en dan doel ik op de beslissing op bezwaar – en de Omzettingsregeling van 2013 in strijd zou zijn met internationale voorschriften. En gesteld wordt dat er op de luchthaven activiteiten plaatsvinden die niet gereguleerd worden door het aanwijzend besluit, noch door de Omzettingsregeling.

Ik ga op die drie aspecten kort in. Daarbij verwijs ik ook naar productie 1, welke is toegevoegd bij het bezwaar van MOB. Dat betreft namelijk de beslissing op het bezwaar van de ILT van 20 februari 2020 inzake het handhavingsverzoek van een aantal omwonenden met betrekking tot precies dezelfde punten die thans ook naar voren worden gebracht. Deze beslissing op bezwaar maakt juist duidelijk dat er geen sprake meer is van afwijkend gebruik op de luchthaven en dat er ook geen strijd is met internationale voorschriften met betrekking tot het baangebruik.

Allereerst het afwijkend gebruikt. Er is thans geen sprake meer van afwijkend gebruik op de luchthaven ten opzichte van het aanwijzend besluit 2004 en de Omzettingsregeling. Na de gedoogperiode is de situatie teruggekeerd naar de oorspronkelijke situatie, zoals die dus in het Aanwijzingsbesluit is beschreven. Per 1 april 2019 is de toegestane operationele baanlengte voor al het startend en landend verkeer weer 2500 meter, dus ook voor het vrachtverkeer. En per 27 februari, want daar komt misschien ook de verwarring met die data uit naar voren, is ook de startpositie aan de zuidzijde van de baan weer teruggebracht naar de oorspronkelijke positie. Het feit dat het terugkeren naar de oorspronkelijke situatie – u had daar ook al vragen over – in twee stappen is gebeurd, vraagt wellicht enige toelichting en verklaart waarschijnlijk de verwarring over die data.

1: De operationele baanlengte per 1 april 2019. Op 1 april is de beschikbare operationele baanlengte van 2500 meter voor al het startend en landend verkeer weer uitgangspunt geworden. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om deze baanlengte bij hun vliegplannen weer mee te nemen. Dat betekent dat een luchtvaartmaatschappij in haar vliegplan bij de belading en brandstofhoeveelheid dus rekening moet houden met die baanlengte van 2500 meter. In een afwijken van het bepaalde in de Omzettingsregeling heeft de minister van IenW in de periode van 6 december 2017 tot uiteindelijk 1 april 2019 het operationeel gebruik van die baanlengte van 2750 meter gedoogd. Maar dit was een tijdelijke situatie, want hierop is geanticipeerd op de inwerkingtreding van een destijds nog voorgenomen Luchthavenbesluit Maastricht, dat juist dat baangebruik van 2750 meter zou formaliseren. Zoals bekend is dit traject om uiteenlopende redenen niet verder doorgezet.

Dan die datum van 27 februari 2020. Ten behoeve van het mogelijk maken van het uitvoeren van starts door vrachtverkeer met dus die baanlengte van 2750 meter in die gedoogperiode, is inderdaad het startpunt aan de zuidzijde van de baan feitelijk verplaatst naar de kop van dit baanvak. Voorheen lag dit circa 120 meter verder op de baan. De reden waarom deze startpositie op een later tijdstip pas is teruggebracht naar de oorspronkelijke startpositie, ligt in het feit dat de ILT in eerst instantie heeft toegestaan dat de startpositie aan de zuidzijde gehandhaafd bleef op de positie aan het begin van de baan. Vanuit veiligheidsoverwegingen had de ILT hier namelijk geen bezwaren tegen. De ILT was in eerste instantie van oordeel dat de vigerende gebruiksvergunning dit ook toeliet. Naar aanleiding van een handhavingsverzoek is de ILT echter teruggekomen op dit punt en heeft Maastricht Aachen Airport alsnog de startpositie aan de zuidzijde terug moeten brengen naar de oorspronkelijke positie van het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling. Hiertoe heeft de luchthaven dan ook de noodzakelijk fysieke aanpassingen op de luchthaven moeten verrichten. En, zoals aangegeven, moeten hier ook de noodzakelijke formele procedures voor gevolgd worden. Dit alles is in overleg met de ILT uiteindelijk en onder toezicht van de ILT afgerond. Per 27 februari 2020 is de startpositie weer terug in de oorspronkelijke situatie.

Dan de kwestie dat het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling in strijd zou zijn met internationale standaarden. In de optiek van de minister van IenW hoort die discussie, die vooral in het bezwaarschrift door MOB wordt aangevoerd, in deze procedure niet thuis. Over het aanwijzend besluit zijn destijds juridische procedures gevoerd bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State en dit heeft geresulteerd in diverse herstelbesluitvorming, uiteindelijk is een tweede beslissing op bezwaar genomen en tegen die tweede beslissing op bezwaar zijn wederom beroepschriften ingediend bij de afdeling. Met haar uitspraak van 27 juni 2012 heeft de afdeling die beroepen ongegrond verklaard en is dus ook het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk geworden. Dit gewijzigde Aanwijzingsbesluit is inmiddels vervangen, één op één omzetting, door de Omzettingsregeling Luchthaven Maastricht. Overigens is met dit Aanwijzingsbesluit een zogenaamd flexibel baangebruik met een verschoven baandrempel toegestaan en eind 2005 ook daadwerkelijk geïntroduceerd. In mijn reactie van 15 juli jl. heb ik dit ook uitvoerig toegelicht. Ook in de beslissing op bezwaar van de ILT is de introductie van een verschoven baandrempel nader toegelicht en aangegeven onderbouwd. Ook is daarbij nadrukkelijk aangegeven dat er geen sprake is van strijd met internationale voorschriften. Tot slot merk ik op dat uiteraard de ILT hier ook op toeziet en anders heeft de luchthaven een probleem, want dan krijgen ze namelijk het veiligheidscertificaat niet. Tot slot wordt vermeld dat bepaalde activiteiten niet gereguleerd zouden zijn door het Aanwijzingsbesluit. U heeft daar ook een vraag over gesteld, over het taxiën en de reverse power, na de landing afremmen is dat door de straalstroom van de motoren om te draaien, en het proefdraaien, dat die niet meegenomen en gereguleerd zouden zijn door het Aanwijzingsbesluit. Zoals ik in mijn reactie op het bezwaarschrift heb aangegeven, heeft de wetgever bij de vaststelling van betreffende berekenvoorschriften in de regeling Burgerluchthavens besloten om het taxiën en proefdraaien buiten de berekening van de geluidsbelasting in de handhavingspunten te houden, omdat deze een zeer minimale bijdrage leveren aan de geluidsbelasting in de handhavingspunten. Eigenlijk is de simpele reden: het is gewoon niet vast te stellen aan de hand van het model, wat nu



precies de bijdrage is. Dat wil echter niet zeggen dat die activiteiten dan niet gereguleerd zouden zijn door het Luchthavenbesluit, en/of dat die activiteiten dan niet in andere onderzoeken, bijvoorbeeld de stikstofberekeningen, niet meegenomen zouden zijn. Voor wat betreft dat laatste zijn bij de vaststelling van de beslissing op bezwaar in 2011 hiertoe voor de voorgenomen luchtvaartactiviteiten stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. Die berekeningen en resultaten zijn vastgelegd in het rapport Depositie rondom Maastricht Aachen Airport van 22 augustus 2011. Deze rapportage vormt de basis voor de, ook in het kader van de tweede beslissing op bezwaar opgestelde, passende beoordeling.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED]. Vragen vanuit de commissie?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dan wil ik nu het woord geven aan MOB. Ik weet niet of dat dhr. [REDACTED] of dhr. [REDACTED] zal zijn?

Dhr. [REDACTED]: Ik wil in ieder geval wel iets zeggen.

Dhr. [REDACTED]: Ik ook wel.

Dhr. [REDACTED]: Eerst dhr. [REDACTED] en daarna dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Dhr. [REDACTED] geeft aan dat het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling onherroepelijk zijn. Dat die hier dus niet ter discussie staan, en dat de discussie over de vraag wat hier geregeld is in overeenstemming is met de EASA-regels niet aan de orde is. Maar wat in het Aanwijzingsbesluit is bepaald, is in art. 4 lid 2 – ik pak hem er even bij – dat daar op het luchtvaartterrein een verharde baan is gelegen met een lengte van 2500 meter, die voor het gebruik door het luchtverkeer is ingedeeld en daarbij wordt ook verwezen naar het Verdrag van Chicago. Ik heb gewezen op de jurisprudentie van de Raad van State, die aangeven dat het begrip baan uitgelegd moet worden aan de hand van die regelgeving, Verdrag van Chicago, EASA, en dergelijke. Dus er is hier gedefinieerd in het Aanwijzingsbesluit, dat er een baan is volgens die regels. En voor zover... want er werd nog verwezen naar de toelichting, voor zover in de toelichting bij dat Aanwijzingsbesluit zou staan dat je mag schuiven met die baan, wat strijdig is met die EASA-regels, dan is dat niet in overeenstemming met het artikel in het Aanwijzingsbesluit zelf, dat immers die baan definieert. Dus dan is de toelichting strijdig met de bepaling van het besluit zelf. En als de toelichting strijdig is met de bepaling van het besluit zelf, dat is ook standaard jurisprudentie, dan dient uitgegaan te worden van primaat van bepaling zelf en niet van de toelichting. Dus ik bestrijd dat het Aanwijzingsbesluit dit schuiven toestaat. De onduidelijkheid is misschien ook te verhelderen door het evident onjuiste standpunt dat de minister inneemt op bladzijde 7 van die beslissing van 20 februari van dit jaar. Daar wordt namelijk gesteld: 'De voor landingen met 250 meter verschoven baandrempel op baan 21' - dat is dus voor de landingen vanuit noordelijke richting - 'maakt immers reeds dat daarbij op de laatste, meest zuidelijk gelegen 2500 meter van de aanwezige verharding wordt geland, terwijl de start op de meest noordelijk gelegen 2500 meter verharding wordt uitgevoerd.' Dus de minister zegt eigenlijk dat het landen op de zuidelijkste 2500 meter wordt uitgevoerd en het starten op de noordelijkste 2500 en dat op die manier die baan verschuift. Maar daarmee zegt de minister dat de LDA, dus de declared distance LDA, 2500 meter blijft, ondanks de displaced threshold, ondanks de landingsbaandrempel. Dat is in strijd met de definitie van die regels die ik heb opgenomen in het bezwaar, want de LDA is nu juist gedefinieerd, hetzelfde als de TORA, de TODA en de ASDA, minus de displaced threshold, minus de verschuiving van de landingsbaandrempel. Dus als je de landingsbaandrempel verschuift, dan moet je die verschuiving van de LDA aftrekken en dan heb je dus, vanwege de verschuiving van 250 meter hier, nog maar een LDA van 2250 meter. Terwijl wat de minister hier zegt is dat je eigenlijk nog steeds een LDA van 2500 meter hebt. Dat is dus in strijd met die regels en daarmee is ook, aangezien wel een baan is gedefinieerd in art. 4 lid 2 volgens die regels, zeg maar het harmonicaeffect van die baan in strijd met het Aanwijzingsbesluit. Zulks nog temeer als je kijkt naar de Omzettingsregeling, want die toelichting waarop men zich beroept in het Aanwijzingsbesluit staat niet in de Omzettingsregeling. Dat is in feite het besluit dat nu geldig is. Dus daarmee is ook na 27 februari van dit jaar de overtreding nog niet beëindigd, nog los van het punt wat ik daarstraks heb aangevoerd dat die verschuiving van 100 of

120 meter – dat die beëindigd is – dat dat ook niet is aangetoond met een controle. Ik wil daar overigens ook nog bij aangeven, want er is ook nog in het verweer van de luchthaven verwezen naar dat certificaat dat wordt afgegeven door de inspectie. Maar dat certificaat is dus ook in strijd met die definities van LDA, van die declared distances, op basis van die regelgeving. Wat daar in dat certificaat staat aangegeven over opname in de AIP-gids, betekent niet dat daarmee voldaan is aan de regelgeving. Er is niet voldaan aan de regelgeving, en het feit dat er zo'n certificaat wordt afgegeven en dat er een opname in die gids plaatsvindt, betekent niet dat er ineens wel is voldaan aan die regelgeving. Dat maakt de zaak niet anders.

Voor alle helderheid: we hebben niet voor niets twee punten aangevoerd, genummerd 1. en 2. als het gaat over dat verschuiven van die baan. Dat eerste punt is gericht op die verschuiving met 100 of 120 meter van die startdrempel. Daarvan wordt nu gesteld: dat doen we niet meer. Daarvan is dan mijn reactie: dan zou ik daar een controlerapport van willen zien. Het tweede punt, wat we dus onder nummer 2. genummerd hebben in het bezwaar, is wat ik zojuist heb uitgelegd.

Dhr. [REDACTED] gaf aan dat, omdat er in feite veel minder gevlogen dan het Aanwijzingsbesluit toestaat, zou dat verschuiven in het zuidelijk gedeelte van de landingsbaan geen invloed hebben. Maar strijd met de Wnb treedt niet alleen op als de stikstofdepositie hoger is dan is toegestaan. Die treedt ook op als er activiteiten plaatsvinden die in strijd zijn met het natuurvergunning-vervangend besluit. Dus als er activiteiten plaatsvinden die niet zijn toegestaan in de Omzettingsregeling, dan is dat een overtreding van de Wnb, los van de vraag of de inrichting in zijn geheel meer stikstofdepositie veroorzaakt dan op basis van wat het geval zou zijn als met het totaal aantal vliegbewegingen zou plaatsvinden. Het is natuurlijk bovendien ook zo, dat in dat besluit geen stikstofdepositiewaarde is opgenomen. Er is alleen een beoordeling gemaakt aan de hand van het aantal vliegbewegingen dat geprognosticeerd is. Verder heb ik al aangegeven dat, als het gaat om de locaties van voorkomen van habitats in het Bunder en Elsloer bos in het zuidelijke gedeelte daarvan, dat die ten zuidwesten van de luchthaven liggen en dus meer met depositie belast worden dan wanneer men zich wel zou houden aan de juiste baan en lengte, en de juiste locatie van de baan. Dat de loodsen van SAMCO zich buiten de grenzen van het luchthaventerrein bevinden, dat bestrijden wij. Ik luisterde naar wat dhr. [REDACTED] nog aangaf over de vergunning van SAMCO, de omgevingsvergunning, maar hij ging er niet op in, op het betoog dat die vergunning voor de Wnb, in ieder geval voor wat betreft de vogelrichtlijngebieden, niet relevant is.

Tenslotte, dhr. [REDACTED] verwees op het einde van zijn betoog nog naar berekeningen in het rapport van Adecs van 22 augustus 2011. Misschien kan hij dat rapport nog mailen? Dank u wel, wat mij betreft ben ik dan door mijn verhaal heen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED]. Dat verzoek wat net aan u gedaan is, dhr. [REDACTED], als u dat doet, dan ook graag aan de anderen aan deze tafel.

Mw. [REDACTED]: Dhr. [REDACTED] heeft het al toegezonden aan de ???

Dhr. [REDACTED]: Oké, goed.

Dhr. [REDACTED]: Ik wil daarover iets opmerken, dhr. [REDACTED] heeft dat rapport ook al aan mij gestuurd en dat zal ik ook met andere stukken nog sturen aan MOB.

Dhr. [REDACTED]: Oké, dus dan heeft iedereen het? Prima. Daar ging het mij even om.

Dhr. [REDACTED], u wilde ook nog even het woord nemen?

Dhr. [REDACTED]: Voorzitter dank u wel. Ik wilde iets verduidelijken met betrekking over het baangebruik. Er wordt gesproken dat de baan volledig volgens de norm van ICAO, internationale wetgeving gebruikt wordt. Dat bestrijd ik, en wel om de volgende redenen, en eigenlijk is het heel eenvoudig: er zijn binnen ICAO definities en daarin staat heel duidelijk wat bijvoorbeeld een baan is. Een baan is gedefinieerd binnen ICAO als een defined area met een bepaalde lengte en breedte, oftewel de baan is gedefinieerd, de ligging. Dus de 2500 meter die in het Aanwijzingsbesluit genoemd wordt, die moet ergens gedefinieerd zijn. Het kan dus gewoon per definitie niet zo zijn dat die 2500 meter vandaag in het noorden ligt en dat die morgen in het zuiden ligt. De luchthaven en ook de inspectie, die beroepen zich min of meer eigenlijk op de zogenaamde declared distances,

waarover al het een en ander gezegd is. Die declared distances, ook daar zijn definities van en die declared distances die vallen alle vier binnen de gedefinieerde baan. Met andere woorden: die declared distances die zijn gebaseerd op de baan, die zijn onderdeel van de baan. Als we nu naar het Aanwijzingsbesluit gaan en we zien dat er duidelijk staat: Maastricht heeft aangelegd een baan van 2500 meter, dan zou de eerste stap moeten zijn om te bepalen: waar ligt die 2500 meter? Want die is gedefinieerd. Als je dan verder gaat kijken naar de verplaatste drempel, die in het AIP genoemd wordt van 250 meter en de wetenschap dat een gedefinieerde baan, dat die definitie plaatsvindt aan de hand van de coördinaten dan kom je dus uit op de noordelijkste 2500 meter. Dat is ook altijd de baan geweest zoals die daar al – ik heb 30 jaar als operationeel verkeersleider op Maastricht gewerkt – dat is al misschien 50 of 75 jaar de oorspronkelijke baan. Die declared distances moeten dus binnen de baan vallen. Dhr. ████████ haalde het voordeel aan van de landing distance available, ook daarin... en dat geeft ook duidelijk aan dat die declared distances dus niet buiten de baan kunnen vallen. Het is mij ook nog steeds een raadsel hoe het mogelijk is dat de luchtvaartinspectie, die op de hoogte moet zijn van de internationale wet- en regelgeving, hoe die het toe kan staan en een veiligheidscertificaat af kan geven voor een baan van 2500 meter, terwijl het startpunt 150 meter buiten de gedefinieerde baan ligt. En hoe het mogelijk is dat de inspectie ook geen problemen heeft met het feit dat de landing distance available – dhr. ████████ noemde het al – 2500 meter blijft, terwijl, terecht ook door dhr. ████████ opgemerkt, de declared distances, de LDA is er één van: Landing Distance Available, die valt binnen de baan. Als je dus 250 meter daarvan af haalt dan blijft er maar 2250 meter over. Zowel ICAO als EASA die zeggen daar ook heel duidelijk over, die zeggen: het verplaatsen van de drempel houdt inevitably, dus onvermijdelijk leidt dat tot een verkorting van een LDA met de afstand waarop de drempel verplaatst is. Dat is het eerste wat ik daarover wilde zeggen.

Dhr. ████████ had het over uitspraken van de Raad van State en dat die discussie hier niet thuishoort. Dat wil ik bestrijden, want die rechtszaken die hadden betrekking op de aanwijzing, maar het ging voornamelijk, of eigenlijk alleen maar... dat ging over twee zaken: militair verkeer volgens mij en het gebruik van de stopway. Maastricht Aachen Airport heeft begin van deze eeuw, 2003 ongeveer, een stopway aangelegd. Waarom ze dat gedaan hebben is mij inmiddels wel duidelijk. Een baanverlenging zat er niet in, daar was destijds vergunning voor nodig en het was eenvoudiger om een stuk beton van 250 meter aan de baan te plakken en vervolgens te zeggen dat het een stopway was. Daar is geen vergunning voor nodig namelijk, en dat heeft de Raad van State ook zo bepaald. Dus het enige, daar is absoluut niet over gesproken bij de Raad van State, is ook niet ter discussie gesteld, of de aanwijzing in strijd zou zijn met de internationale wet- en regelgeving van ICAO. Dus ik denk ook dat het hier wel degelijk thuishoort.

En nog even over die stopway, de omwonenden hebben er destijds bezwaar tegen gemaakt, omdat ze bang waren dat die stopway uiteindelijk toch gebruikt zou gaan worden als verlengde landingsbaan. En hoe hebben ze ook daar gelijk in gehad, want de inkt van het Aanwijzingsbesluit was nog niet droog en toen besloot de luchthaven al om daar, zeg maar, misbruik van te maken, door ook die 250 meter stopway gewoon te gebruiken als onderdeel van een start-landingsbaan door heel eenvoudig te zeggen: 'Vanaf vandaag heet die stopway geen stopway meer. Die naam die schrappen we, we geven er geen naam aan, maar we doen net of het landingsbaan is.' En dat is de situatie zoals die tot de dag van vandaag voortduurt. Wat ik daar nog bij aan kan geven dat het in strijd is met... onmogelijk is dat dit klopt met de regelgeving van ICAO, is dat ook de baanverlichting niet conform ICAO kan zijn. De baanverlichting is een randverlichting en drempelverlichting, die horen bij een baan. Als je die 250 meter langer maakt, dan schuift alles 250 meter op. ICAO zegt de drempelverlichting mag maximaal drie meter voorbij het einde van de baan zijn. Maar dat geldt zowel voor landend- als startend verkeer. Als je van het begin van de baan start, en je zegt de startafstand is 2500 meter, dan moet er op 2500 meter een rode drempelverlichting zijn. Die is er niet. Het AIP vermeldt dat die 250 meter verderop ligt. Dat is dus volledig in strijd met ICAO. Dit is een standard, een wet van ICAO, en een simpele mededeling in het AIP kan er niet toe leiden dat het daarmee gelegaliseerd is. En dat geldt niet alleen voor de drempel, maar dat geldt voor nog een aantal andere zaken. Dit is een onmogelijke constructie. Het certificaat, wat mij betreft, is dan ook

volledig in strijd met ICAO. Dan kan er wel geroepen worden van 'de inspectie geeft een certificaat af' maar ze moeten wel zich houden en letten op die internationale wet- en regelgeving. Tot slot nog het taxiën. In de regeling Toezicht Luchtvaart wordt gesproken over taxiën en dan wordt gesteld... er wordt niet gesproken over taxiën, er wordt gezegd van: een baan – dus we hebben het over Nederlandse wetgeving - een baan is uitsluitend bestemd om te landen en te starten. Als hij uitsluitend daarvoor bestemd is, dan is hij dus niet bestemd om te taxiën. En ook dit is in strijd met ICAO en werkt ook gevaarzettend, want taxiën over een baan... de laatste jaren is er heel veel te doen geweest over de veiligheid, het zogenaamde runway incursion heet dat. Dat betekent dat er heel veel ongevallen en incidenten gebeuren bij situaties waarbij taxiënd verkeer een baan kruist of over een baan taxiëert en daar wordt dus hard aan gewerkt om dit nog veel veiliger te maken. Op Maastricht Aachen Airport zijn er vanaf de helft van de baan geen taxibanen meer. Dus de vliegtuigen zijn verplicht om een baan af te taxiën en weer terug te rijden. Ook dit heeft stikstofdepositie ten gevolg en wordt niet meegenomen in de stikstofberekeningen. Dus het is een illegale beweging op een baan.

Dan heb ik nog een opmerking over het AIP. Ik hoorde dacht ik dhr. [REDACTED] zeggen van 'Het is in het AIP opgenomen, dus is het legaal'. Ook dat bestrijd ik, want een AIP is niet anders dan een luchtvaartgids, waarin bepalingen opgenomen worden die belangrijk zijn voor luchtveranderen. Als er iets is dat opgenomen moet worden in het AIP dan wordt het doorgegeven aan Luchtverkeersleiding Nederland en die publiceert dat, zeg maar, elke maand in dat AIP. In dat AIP – want ik heb nog een oude versie van 2013 – in dat AIP wordt vermeld dat de baanlengte op Maastricht Aachen Airport 2500 meter is. Nu wordt vermeld dat die baanlengte 2750 meter is. Er ligt wel een stuk beton van 2750 meter, maar de baanlengte die is maar 2500 meter. Wat dus in AIP staat, iedereen kan iets... de luchthaven kan ook aan de luchtverkeersleiding doorgeven dat de baan 2500 meter is, of 2750 meter. Dat wordt vervolgens opgenomen. Dus dat is mijn verhaal. Ik weet niet of iemand vragen heeft?

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Zijn er vragen vanuit de commissie?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED], dat was uw bijdrage.

Wie van de luchthaven mag ik het woord geven, dhr. [REDACTED] of dhr. [REDACTED]?

Dhr. [REDACTED]: Allebei even. Ga jij eerst?

Dhr. [REDACTED]: Gaat u eerst dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Dank u voorzitter. Ik wil maar heel kort één punt aan de orde stellen en dat gaat over de pleitnota van MOB. Daar staat op pagina 2, tweede alinea: 'MAA erkent het illegale gebruik wel, maar stelt dat dit inmiddels is beëindigd'. Ik wil dit zeer nadrukkelijk weerspreken. Wij stellen niet dat er een illegaal gebruik is geweest, wij hebben het over een afwijkend gebruik. En we hebben het over twee periodes. Dan gaat het over de periode van die 2750, dat is een gedoogsituatie, dat is geen illegale situatie. En dan hebben we de situatie die heeft gegolden tot 27 februari van dit jaar, en dat is een situatie die door ILenT zelf is voorgeschreven. Had te maken met veiligheidsvoorschriften en door het ministerie van IenW is dat zojuist ook betoogd en dat kunt u allemaal terugvinden onder punt 1 ad B. Daar wou ik het bij laten.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Even wat over baangebruik. We zijn hier rondom een handhavingsverzoek vanuit Wnb. We kunnen heel veel discussie voeren over baan en weet ik wat allemaal, één ding is heel duidelijk. In het Aanwijzingsbesluit en dus ook alle vervolgbesluiten zit ook een bijlage H, waarin het over het gebruik van die baan gaat. Dat is wel degelijk onderdeel van het Aanwijzingsbesluit. Op dit moment wordt er gewoon gevlogen volgens dat onderdeel. Dan kunnen we heel veel nog vragen oproepen over veiligheid, ik stel vast, samen met iedereen hier, dat ILT een veiligheidscertificaat heeft afgegeven en dat dat de instantie is ook om daarop te waken dat dat op een veilige manier gebeurt.

Ik wil nog op een paar puntjes van de pleitnota van MOB iets zeggen. De eerste paragraaf van de derde pagina, daar wordt gesuggereerd dat minder depositie op de ene plek gecompenseerd kan worden met meer depositie op een andere plek. Dat is alleszins niet wat uit ons verweer gehaald kan worden, dus ik weet even niet waar dat op gebaseerd is, maar dat is alleszins niet de insteek die wij in de reactie hebben meegenomen.

Ik wil ook even reageren op de laatste zinnen van het kopje wat betreft punt 2. Dan gaat het over aan- en afrijdend autoverkeer. Dat is niet geregeld in het Aanwijzingsbesluit, maar als je naar stikstofeffecten gaat kijken, van een inrichting of in dit geval ook van een luchthavenbesluit, wordt ook altijd gekeken naar indirecte effecten vanwege verkeers-aantrekkende werking. Dat is ook gebeurd in het onderzoek van 2011. Daar is niet alleen gekeken naar de depositie van al die vliegtuigen, maar ook het verkeer, dus het landverkeer wat die vliegtuigen met zich meebrengen. Dat gebeurt altijd bij stikstofonderzoeken, ook al is dat... zijn er indirecte effecten die niet in de betreffende besluiten geregeld worden. Dus dat wil ik daar even op toegelicht hebben.

Verder ook in de tweede ronde van MOB wordt opgemerkt dat ik niet gereageerd heb op de vogelrichtlijn. Dit is voor mij ook even een nieuw gegeven wat hier nu tijdens deze zitting ter tafel komt. Ik wil daar best op reageren, maar dan graag na deze zitting, zodat ik me er even op kan voorbereiden.

Dhr. [REDACTED]: Ik kijk even naar dhr. [REDACTED].

Dhr. [REDACTED]: Dan verzoek ik u dat wel binnen vijf dagen te doen.

Dhr. [REDACTED]: Ja.

Dhr. [REDACTED]: Ik wil ook nog wat vragen aan u. De situatie vanaf 27 februari 2020 zou zijn dat er in overeenstemming met het Aanwijzingsbesluit weer wordt gevlogen. Vindt daar controle op plaats, of heeft daar controle op plaats gevonden? Is er iets van bekend?

Mw. [REDACTED]: Mag ik antwoorden?

Dhr. [REDACTED]: Als het kort kan.

Mw. [REDACTED]: Door de inspectie wordt daarop gecontroleerd, inspecties. En in de handavingsrapportage over Maastricht, die de ILT ook publiceert en aan de Tweede Kamer toezendt, is daar ook een opmerking over opgenomen. Daar zit ook een verwijzing... in onze reactie van 15 juni wordt verwezen naar de handavingsrapportage van de ILT. Maar de ILT ziet daarop toe.

Dhr. [REDACTED]: Dat is ook gebeurd na 27 februari oké.

Dhr. [REDACTED]: Dat er geen overtredingen zijn geconstateerd, ja.

Dhr. [REDACTED]: Verder nog?

Dhr. [REDACTED]: Ja, er lijkt een beetje een verschil van mening te bestaan over SAMCO, of die zich wel of niet op het terrein zou bevinden, dat bedrijf. Ik hoor graag uw reactie daarop, of dat u een kaart heeft waaruit dat zou blijken.

Dhr. [REDACTED]: Daar zijn kaarten van, ik heb een hele vage kaart mee, maar dat is echt te onduidelijk om daar op toe te zien. Ik kan u wel de inrichtingsgrenzen van zowel SAMCO als van Maastricht Aachen Airport als inrichting, wat dan wel grotendeels samenvalt met luchthaventerrein, kan ik u wel bezorgen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dhr. [REDACTED]: Als u dat kunt doen op hetzelfde moment als waar u nog met uw reactie komt. Wij zullen er ook voor zorgen dat de anderen dat krijgen. Dat was het vanuit de commissie? En dat was ook uw bijdrage?

Dhr. [REDACTED]: Ik heb mijn reactie gegeven wat ik wilde geven ja.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel.

Dan tot slot het woord aan lenW.

Dhr. [REDACTED]: Ik heb een korte reactie. MOB bracht de discussie naar voren over de baan en ook vraagstukken of de baan en het aanwijzend besluit wel in overeenstemming is met het Verdrag van Chicago. Ik denk dat van belang is dat het publiekrechtelijk kader waar we hier mee te maken hebben, dat is de huidige Omzettingsregeling en die Omzettingsregeling heeft het aanwijzend besluit één op één omgezet. In die procedure van dat aanwijzend besluit is deze discussie nadrukkelijk aan

de orde gekomen. Deze discussie speelt al jaren. Er zijn destijds ook bezwaarschriften tegen ingediend, er zijn procedures bij de afdeling over geweest. De afdeling heeft daar over geoordeeld en heeft uiteindelijk de beroepen ongegrond verklaard en het Aanwijzingsbesluit in stand gelaten. In mijn optiek kunnen we dan ook niet anders dan van dat vastgestelde publiekrechtelijk kader uit te gaan. Als MOB van oordeel is, en die procedures worden ook gevoerd, dat het huidige gebruik afwijkt van het huidige publiekrechtelijk kader, dan staat het MOB uiteraard vrij om daar een handhavingsverzoek bij de ILT over in te dienen. Dan worden als het ware die vragen en kwesties in het kader van dat handhavingsverzoek beoordeeld. Zij het dat deze discussie daar ook al jaren speelt. Er zijn in het verleden al handhavingsverzoeken geweest. Ook ten aanzien van daar van hebben we uit te gaan van de uitspraken van de rechter daaromtrent. Maar als MOB, nogmaals, het oordeel is toegedaan dat die kwestie via een handhavingsverzoek dan wel via de rechter uitgevochten moet worden, dan staat MOB dat vrij om dat te doen.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel dhr. [REDACTED].

Ik kijk naar dhr. [REDACTED]. Zijn er bij u nog vragen of wilt u nog iets toelichten?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Dank u wel. Vanuit de commissie geen vragen?

Dhr. [REDACTED]: Nee.

Dhr. [REDACTED]: Dan zijn we aan het einde gekomen van deze hoorzitting. Ik dank u allen voor uw komst en voor uw inhoudelijke bijdrage. Er wordt vandaag natuurlijk geen beslissing genomen op dit bezwaarschrift, maar dat gaan we wel op korte termijn doen. Toegezegd is dat er nog een bijdrage wordt geleverd vanuit de luchthaven, die zult u ook allen krijgen. Daarna zal de beslissing tot stand komen. Dank u nogmaals voor uw komst. Denkt u aan uw uitrijkaart als u het pand verlaat en ik wens u nog een fijne dag.