

CRO 24-002

**VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN
MAASTRICHT**

14 december 2023 Buitenplaats Vaeshartelt Maastricht

Aanwezig:

De heer H. Spoormans	Voorzitter
De heer H. Albersen, lid	Omwonende
De heer C. Degenaar, lid	Omwonende
Mevrouw S. Everts, lid	Omwonende
De heer H. van der Wilt, lid	Omwonende
De heer S. Paul, lid	AOPA
De heer M. van Leeuwen, lid	Luchtverkeersleiding Nederland
De heer H. Keulen, lid	MAA
De heer J. van Stekelenburg, lid	MAA
De heer M. Boogerd, lid	Corendon
De heer C. Schröer, plv. lid	Natuur- en Milieuorganisaties
De heer P. Vossen, plv. lid	Provincie Limburg
De heer C. Poolen, plv. lid	Gemeente Meerssen
De heer S. Hartjes	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw M. Meulenkamp	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw M. Osinga	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
De heer H. Meijers	Omgevingsfonds MAA
De heer E. Drijkoningen	Omgevingsfonds MAA
Mevrouw M. Duijvestijn	KICL
De heer P. Simons	Secretaris

Verhinderd:

De heer T. Mulder, lid	Natuur- en Milieuorganisaties
Mevrouw V. de Rond, lid	BenW Meerssen
De heer R. Schwillens, lid	BenW Beek
De heer H. Mackus, lid	BenW Maastricht
De heer S. Satijn, lid	Gedeputeerde Staten Limburg
De heer B. Kuiper, lid	Bedrijven MAA
De heer M. Remmel, lid	MAA

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt alle aanwezigen, in het bijzonder de vertegenwoordigers van het Omgevingsfonds MAA en van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

2. Vaststellen agenda vergadering

De vergadering besluit agendapunt 9 na agendapunt 6 en agendapunt 10 na agendapunt 7 te behandelen en stelt de agenda vast.

3. Mededelingen

De secretaris meldt de berichten van verhindering.

4. Ingekomen en uitgegane stukken

Besloten wordt de ingekomen en uitgegane stukken conform het voorstel te behandelen.

5. Vaststellen verslag vergadering 28 september 2023

De heer Boogerd merkt t.a.v. punt 7 (bladzijde 4) op dat sprake is van zeven extensies in het (derde) kwartaal en niet in een maand. Met deze wijziging stelt de vergadering het verslag vast.

6. Actiepuntenlijst

1. CRO plus bijeenkomst. Het voorstel van de Werkgroep ligt voor en wordt geaccordeerd. Actiepunt is hiermee afgehandeld.
2. Toesturen MER beoordeling aan CRO. Mevrouw Turfboer en de heer Keulen hebben overleg over tijdstip toezenden (nog op te stellen) MER beoordeling aan CRO. Actiepunt wordt aangehouden.
3. Wijze van agenderen monitoringsschema MAA in CRO bezien. Punt is geagendeerd onder agendapunt 13.
4. CRO informeren over afhandeling schadegeval incident Longtail Aviation boven Meerssen. De heer Albersen bijgevallen door de leden Van der Wilt, Everts en Schröer bepleit, verwijzend naar het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het incident, het weren van toestellen die niet over de door de Onderzoeksraad aanbevolen aanvullende koelvoorziening beschikken. De heer Albersen geeft bovendien aan dat de betreffende gelaedeerde weinig of niet is tegemoetgekomen en is gewezen op de mogelijkheid van een juridische procedure tegen de maatschappij, een in zijn ogen nagenoeg eindeloze en kostbare juridische discussie. Spreker stelt voor dat de CRO hierover een brief aan de Minister van IenW schrijft onder verwijzing naar het OVV rapport met het verzoek aan ILenT gelet op de veiligheid van het vliegverkeer nadere actie te overwegen. De heer Van Stekelenburg ontraadt een brief namens de CRO en geeft aan dat MAA heeft gedaan wat zij in deze kan doen en dat het niet aan MAA is zich in de discussie tussen betrokkene en de maatschappij te mengen. Hij wijst er bovendien op dat de genoemde aanvullende koelvoorziening voor maatschappijen niet verplicht is en dat de vliegtuigfabrikant verantwoordelijk is voor de vliegtuigen. De heer Boogerd vult aan dat in deze ILenT geen rol heeft, dat de Federal Aviation Administration (FAA) beslist over het toelaten van het bewuste toestel en dat eventuele vragen aan de FAA zouden kunnen worden gesteld. Gehoord de discussie geeft de voorzitter de leden omwonenden en de vertegenwoordiger van de Natuur- en Milieuorganisaties in overweging een brief aan de Minister c.q. aan ILenT te schrijven met onder andere de vraag welke actie ILenT richting FAA overweegt. Actiepunt is hiermee afgehandeld.
5. Besluit instellen taskforce geluidmetingen bezien in relatie tot invoering Doc29 op MAA. Actiepunt wordt aangehouden.

9. Samenwerking Omgevingsfonds, CRO en KICL

De heer Meijers licht de voorliggende notitie kort toe en vraagt de CRO in te stemmen met het voorstel voor samenwerking op operationeel niveau met behoud van de bestuurlijke entiteiten. De heren Schröer en Degenaar steunen het voorstel waarbij zij wel uitgaan van behoud van dezelfde serviceverlening van KICL aan de CRO. De heer Meijers zegt dit toe en op een vraag van mevrouw Everts geeft hij aan dat de € 150.000,- per jaar voor de centrale organisatie van het Omgevingsfonds met name is bestemd voor huisvesting, verzekeringen en communicatie. De heer Van der Wilt onderschrijft het voorstel eveneens waarbij voor hem van belang is dat de financiële positie van KICL wordt geborgd. De heer Paul sluit zich hierbij aan en complimenteert KICL voor haar werkzaamheden en de rol die zij ten behoeve van de CRO vervult. De heer Vossen licht toe dat GS voornemens is het bestaande financiële tekort van KICL weg te werken, met een schone lei te beginnen bij de start van het Omgevingsfonds en de jaarlijkse financiële bijdrage aan KICL te verhogen. De voorzitter stelt vast dat de CRO instemt met het voorstel van directeur-bestuurder en Raad van Toezicht van het Omgevingsfonds. De heer Meijers geeft aan dat het Omgevingsfonds nu met alle betrokkenen aan tafel gaat om een en ander verder in te regelen.

7. Luchtverkeersleiding Nederland: presentatie de heer Van Leeuwen

De heer Van Leeuwen licht de functie van de LVNL toe en zal zijn presentatie aan de CRO doen toekomen (*zie CRO 23-072, PS*). De integratie van LVNL en militaire luchtverkeersleiding tot een organisatie is voorzien voor medio 2024. De heer Van der Wilt heeft vragen over het baangebruik (al dan niet preferentieel), de CDO nadering (waar houden deze op) en het Luik verkeer (hinder boven Zuid-Limburg). De heer Van Leeuwen antwoordt dat de windkracht/het weer in belangrijke mate het baangebruik bepaalt, dat de mede op verzoek van de CRO gehanteerde CDO-nadering ophoudt bij de baandrempel en dat de verkeersleiding procedures voor MAA en Luik-Bierset in elkaar grijpen door over en weer gebruik te maken van elkaars luchtruim, waarbij de insteek is de hinder zoveel mogelijk te beperken en de veiligheid te optimaliseren. Spreker tekent hierbij wel aan dat de LVNL tijdens openingstijden van MAA controle uitoefent op het luchtruim en daarbuiten niet. Ten aanzien van de CDO nadering merkt de heer Van der Wilt op dat het voordeel in de zin van minder geluid met name zit in het stuk voor 10 mijl voor de baan en niet in het laatste stuk van de nadering. Ten aanzien van de hinder van Luik verkeer ziet de heer Paul als aandachtspunt dat Luik verkeer ook tijdens openingsuren van MAA boven Zuid-Limburg vliegt. De heer Van Leeuwen erkent dit aandachtspunt en wijst erop dat 22 januari a.s. hierover overleg plaatsvindt. De heer Paul merkt verder op dat de “kleine” luchtvaart last heeft van de beperkte dienstverlening van LVNL op MAA als gevolg van een capaciteitstekort. De heer Van Leeuwen beaamt dit.

10. Meldingenoverzicht derde kwartaal 2023

De heer Van Stekelenburg reageert op de derde aanbeveling (voorkeur om geen vertrekkende B747-400 bewegingen na 22.00 uur te laten plaatsvinden) door te stellen dat MAA daarop stuurt maar er geldt geen verbod. Mevrouw Everts bepleit het sturen van MAA op het uifasieren van B747-400 toestellen in elk geval na 22.00 uur. De heer Van Stekelenburg verwijst naar het PS besluit gericht op het op termijn uifasieren van genoemde toestellen en wijst ook op andere belangen als werkgelegenheid bij voorbeeld voor de werknemers van MAA. De heer Van der Wilt verwijst bij zijn pleidooi voor uifasieren van de B747-400 vliegtuigen naar een recent artikel in Buurtnieuws over de vorige CRO vergadering waarin wordt gewezen op een mogelijke toekomstige uur later openstelling (07.00 ipv 06.00). Dit uur later heeft aldus spreker geen consequentie voor de zware vrachtvliegtuigen omdat deze als sinds 2018 ingevolge staand beleid niet voor 07.00 uur MAA aandoen. Gelet op recente contracten met Cargolux en One Air acht spreker een aanmoedigingsbeleid meer in de rede te liggen dan een ontmoedigingsbeleid. Ter onderbouwing van zijn betoog verwijst hij verder naar het businessplan, de PS-besluitvorming en de Luchtvaartnota (“het rijk weert de meest lawaaige toestellen van burgerluchthavens”). De heer Hartjes antwoordt dat het rijk is gehouden aan Europese

regelgeving, die geen juridische basis voor een algeheel verbod van B747-400 toestellen kent. Wel kunnen bepaalde type toestellen die een bepaalde geluidskwalificatie te boven gaan worden geweerd. Mevrouw Everts vult het betoog van de heer Van der Wilt aan met de vraag welke actie MAA in deze gaat ondernemen? De heer Van Stekelenburg verwijst naar zijn eerdere opmerking over sturen en merkt op dat B747-200 toestellen inmiddels al worden geweerd. Hij betreurt de toonzetting van vorige sprekers dat MAA “verkeerd bezig zou zijn”, acht dit onjuist en memoreert nogmaals de andere zoals economische in het geding zijnde belangen. Daarbij geeft hij andermaal aan dat MAA de PS-besluitvorming als uitkomst van een democratisch proces respecteert en naleeft. De heer Schröer vindt gelet op de PS-besluitvorming en de daar toegezegde hinderreductie dat sprake is van gebroken beloften. De heer Vossen ontkent dit onder verwijzing naar het PS besluit en het daarin opgenomen stappenplan voor hinderreductie en benadrukt dat dit tijdpad wordt gerespecteerd. De vergadering stelt het overzicht aansluitend vast.

8. Update Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

a. Toelichting systeemontwerp geluid

De heer Hartjes schetst in zijn presentatie de voortgang van het dossier en geeft aan dat de nieuwe luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis worden genomen voor de invoering van het systeemontwerp. De planning is gericht op het vanaf 2028 invoeren van het nieuwe systeem op de genoemde luchthavens. De heer Schröer vraagt of er ook een nieuw systeem voor emissies komt. De heer Hartjes antwoordt dat dit systeem over geluid gaat en dat in een later stadium mogelijk een nieuw systeem c.q. stelsel voor emissies aan de orde is.

b. Toelichting rekenmodel Doc29

De heer Hartjes licht toe dat de internetconsultatie voor Doc29 naar verwachting half januari start met een reactietermijn van vier weken. De planning is gericht op implementatie per 1 april 2024. Beide presentaties worden aan de CRO gezonden (*zie CRO 23-076 en 23-077, PS*).

11. Update luchthavenbesluit

a. Luchthaven: onderzoeken MER-beoordeling

De heer Keulen licht toe dat het proces van de MER-beoordeling is vertraagd en dat voorafgaand aan het MER-beoordeling rapport op 17 januari aanstaande de onderzoeksresultaten worden gepresenteerd in een bewonersbijeenkomst.

b. Ministerie IenW: traject algemeen

Mevrouw Osinga wijst er eveneens op dat de planning van het Luchthavenbesluit onder druk staat.

12. Update Luchthaven

a. Vergunning Wet natuurbescherming

Ontwerp-vergunning zal voor 1 januari door Minister LNV worden gepubliceerd (*zie CRO 23-073, PS*).

b. Voortgang aanpak Vortexschade

Er wordt verwezen naar memo onder nummer CRO 23-070.

13. Monitoringsschema MAA

De heer Schröer stelt voor dat een klein comité, te weten de heren Latour, Mulder, een CRO lid omwonenden en hijzelf het agenderen van dit punt voor de volgende CRO vergadering voorbereidt. Aldus wordt besloten waarmee het punt vooralsnog op de actiepuntenlijst blijft.

14. Jaarplan 2024

Omdat het jaarplan voor 1 januari aanstaande bij de Minister van IenW moet worden ingediend besluit de vergadering een korte schriftelijke ronde voor commentaar in te lassen en het jaarplan in de volgende vergadering formeel vast te stellen (*van de schriftelijke ronde is geen gebruik gemaakt, PS*).

15. Rondvraag en sluiting

De heer Albersen stelt vraagtekens bij het plan van de gemeente Beek waarbij voor parkeren wordt uitgegaan van een miljoen MAA passagiers, een in zijn ogen verdubbeling ten opzichte van het businessplan. Spreker had het bovendien wenselijk geacht dat Beek de CRO hierover had geïnformeerd. De heer Stekelenburg geeft aan dat naar zijn oordeel hiermee is bedoeld 500.000 passagiers conventioneel vliegen en 500.000 passagiers elektrisch vliegen. De heer Poolen deelt het bezwaar van de heer Albersen en geeft aan dat ook de gemeente Meerssen niet door de buurgemeente is geïnformeerd.

De heer Vossen geeft aan dat GS het ontwerp PIP voor 1 januari aanstaande zullen publiceren en dat dit ook geldt voor het ontwerp besluit Wet natuurbescherming van de Minister van IenW en de ontwerp omgevingsvergunning van de gemeente Beek (*zie ook CRO 23-073, PS*).

Mevrouw Everts stelt voor de heer Joris Melkert (TU Delft) uit te nodigen voor een presentatie over nieuwe technologie en elektrisch vliegen. Besloten wordt dit te bezien wanneer elektrisch vliegen voor de CRO agenda actueel is.

De heer Van Leeuwen meldt dat het afgelopen jaar de arbeidsinspectie Schiphol heeft gesommeerd het platformpersoneel beter te beschermen tegen zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), waaronder (ultra)fijnstof. Hiervoor dient Schiphol voor eind 2024 een plan op te stellen om in 2030 op platforms emissievrij te opereren. Vooruitlopend op een sectorbrede aanpak bekijken MAA en LVNL samen om proactief al een aantal maatregelen te nemen gericht op geringere blootstelling van grondpersoneel aan ZZS.

De heer Degenaar vraagt naar aanleiding van het memo over Vortex schade (CRO 23-070) naar de relatie tussen de gemelde schadegevallen en de lopende pilot. De heer Van Stekelenburg antwoordt dat per woning een forfaitair bedrag voor het vastzetten van de dakpannen wordt gehanteerd en dat primair is gekozen voor een pilot waarbij niet alle in aanmerking komende personen hebben gereageerd. Spreker wijst er verder op dat andere gevallen mogelijk in het kader van het Omgevingsfonds aan de orde kunnen komen en dat de ervaringen van de pilot ook worden meegenomen in het Omgevingsfonds. Hij geeft ook aan dat de huidige operatie niet vliegtuigtype afhankelijk is. Aansluitend dankt de voorzitter alle deelnemers en sluit de vergadering.