

CRO 20-004

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

19 DECEMBER 2019 PROVINCIEHUIS MAASTRICHT

Aanwezig:

De heer H. Meijers

Mevrouw S. Everts

De heer H. Aussems

De heer J. van den Akker

De heer R. Jense

De heer M. Evers

De heer H. Albersen

De heer B. Kuiper

De heer J. Roeven

De heer M. van der Sande

De heer G. Waeijen

De heer P. Sanders

De heer K. Schröer

De heer C. Degenaar

De heer H. van der Wilt

Mevrouw M. Duijvestijn

De heer P. Simons

Voorzitter

Omwonenden

Omwonenden

Gedeputeerde Staten van Limburg

Maastricht Aachen Airport

General Aviation MAA

Omwonenden

Bedrijven MAA

Maastricht Aachen Airport

Provincie Limburg

MAA Beheer en Infrastructuur BV

B&W Meerssen

Natuur en Milieufederatie Limburg

Omwonenden

Omwonenden

Klachtenbureau Luchtverkeer

Secretaris

Verhinderd:

De heer H. Schoenmakers

De heer M. van Leeuwen

De heer H. Counet

De heer S. Paul

Mevrouw V. Heijnen

De heer L. van den Bergh

De heer F. Latour

B&W Beek

Luchtverkeersleiding Nederland

Bedrijven MAA

General Aviation MAA

B&W Maastricht

Omwonenden

Maastricht Aachen Airport

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering, heet iedereen welkom en meldt de berichten van verhindering.

2. Vaststellen agenda vergadering

Op voorstel van de heer Degenaar besluit de vergadering de agendapunten 8 en 10 te combineren. Op voorstel van de voorzitter besluit de vergadering agendapunt 7 direct na agendapunt 3 te behandelen.

3. Mededelingen

De voorzitter meldt dat de heer Aussems voor de laatste keer aanwezig is en dat hij de CRO zal consulteren over zijn opvolging. Er zijn geen verdere mededelingen.

7. a. Beëindiging concessieovereenkomst MAA BV en besluitvorming Provinciale Staten b. Procesafspraken provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA en rol CRO

De heer Van den Akker schetst de ontwikkelingen van de afgelopen maanden rondom de (beëindiging) van de concessie. De concessienemer heeft in het najaar laten weten dat hij onvoldoende groeikansen voor de luchthaven ziet en dat hij de concessie wilde beëindigen. Per 1 november jl. is de concessie beëindigd en sindsdien heeft de provincie de concessie in eigen hand. Er zijn geen gevolgen voor het personeel.

Spreker meldt voorts dat Provinciale Staten 13 december jl. met een ruime meerderheid hebben ingestemd met het in de begroting opnemen van een extra bijdrage voor de NEDAB (niet economische diensten van algemeen belang) kosten en met het uitvoeren van een MKBA (maatschappelijke kosten en baten analyse) met drie varianten (huidige situatie, groei en krimp variant), evenwel zonder sluitingsvariant. De heer Van den Akker benadrukt het streven van de Provincie naar een luchthaven als relevante infrastructuur voor economische bedrijvigheid en als vestigingsfactor die opereert in balans met de omgeving en met oog voor beperken van overlast en hinder. Aanvullend memoreert de heer Waeijen de vijf uitgangspunten voor de luchthaven in de relatie met de omgeving als genoemd in de brief van GS aan PS van 4 december jl. (stuk CRO 19-130).

De heer Van der Sande licht vervolgens het proces toe van de provinciale vertaling van de luchtvaartnota voor MAA en de rol die de provincie daarin voor de CRO ziet. Daarbij wordt gespiegeld aan de recentelijk uitgevoerde Proefcasus Eindhoven Airport, waarbij een soortgelijk proces heeft plaatsgevonden. Evenals bij Eindhoven is gebeurd zijn GS ook voornemens een onafhankelijke verkennerscommissie aan te stellen om het proces te begeleiden, met alle stakeholders in gesprek te gaan en aan het eind aan GS advies uit te brengen over de toekomstige ontwikkeling van MAA. De aansluitende besluitvorming in PS is daarna richtinggevend voor het aanvragen van het nieuwe Luchthavenbesluit. De verschillende partijen in de CRO worden als afzonderlijke stakeholders in het proces benaderd voor de inbreng van hun belang. De (plenaire) CRO wordt gevraagd adviseur van het proces te zijn. De sheets van de presentatie van de heer Van der Sande worden als bijlage bij het verslag gevoegd (*zie CRO 20-015, PS*).

De heer Degenaar memoreert de vele onzekerheden in het luchtvaartdossier als de PAS, de recente foutieve invoergegevens voor de berekeningen rondom Lelystad en de binnenkort te verschijnen (ontwerp) Luchtvaartnota en de rol die daarin voor MAA wordt voorzien. Hij dringt aan op openbaarheid en transparantie en verwijst daarbij als voorbeeld naar de "Luchtvaartmonitor" waar aldus spreker wordt gesproken over 3000 aan MAA gerelateerde banen. Hij zou dit rapport graag op korte termijn ontvangen. Spreker vindt het positief dat de Provincie de regie van het proces aan zich heeft getrokken en acht het van belang dat de CRO met enige regelmaat kan reflecteren op het proces. Hij wijst op positieve ontwikkelingen in de afgelopen tijd als bereikt in de Werkgroep Omgevingsmaatregelen en de Werkgroep Klachten en Hinder, de hinderbeperking bij de APU, de verhoging van de havengelden voor lawaaiige toestellen, het geluidmeetnet en de community app. Bij

deze ontwikkelingen heeft de CRO een positieve rol vervuld en spreker hoopt dat dit in de toekomst ook blijft gebeuren.

De heer Schröer acht het geschetste voorstel voor het proces en de rol van de CRO daarin positief, maar vraagt zich wel af in hoeverre het proces open is? Er worden slechts drie varianten onderzocht en het is in zijn ogen aan andere partijen om ook andere varianten te onderzoeken. Spreker is benieuwd wat de "krimpvant" inhoudt en bepleit ook onderzoek naar variant van een 'laboratorium' vliegveld gericht op nieuwe technologie en noemt daarbij luchthaven Teuge als voorbeeld. Gelet op de dubbelrol van de Provincie als eigenaar en exploitant vindt spreker het extra van belang dat de MKBA onafhankelijk en gedegen wordt uitgevoerd. Hij ziet een open en transparant proces als vereiste voor herstel van het vertrouwen van de regio.

De heer Van der Wilt verwijst naar de brief van GS aan PS van 4 december jl., in het bijzonder naar de passages over kwaliteit boven kwantiteit en bepleit in dat kader het in acht nemen van een nachtperiode van acht aaneengesloten uren (23.00-07.00 uur). De beperkingen op Schiphol en Eindhoven voor lawaaiige toestellen zouden ook voor MAA moeten gelden en B744 toestellen zouden moeten worden uitgefaseerd. Spreker mist in de brief van GS een stip op de horizon, zoals een geluidreductie van 30% (als bepleit in Proefcasus Eindhoven Airport) en het vastleggen van minder hinder opleverende klimprofielen. Ten aanzien van dit laatste bepleit hij een onderzoek door het NLR naar verbetermogelijkheden uitgesplitst naar hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 toestellen.

De heer Waeijen sluit zich aan bij de opmerkingen over accent op een kwaliteit luchthaven in het te doorlopen proces. Als reactie op de opmerkingen van de heer Degenaar pleit hij voor zorgvuldigheid. Zo moet nog worden aangetoond dat bij Lelystad sprake was van foutieve invoergegevens bij de nieuwste berekeningen en de gememoreerde "Luchtvaartmonitor" (cijfers werkgelegenheid vrachtsector MAA) is nog slechts een concept. Ten aanzien van de te onderzoeken varianten geeft hij aan dat een referentiescenario (huidige vergunning), een groeiscenario en een krimpscenario worden onderzocht. Uitgangspunt bij de varianten is een levensvatbare luchthaven, met NEDAB bijdragen maar zonder exploitatiebijdragen.

De heer Albersen werpt tegen de achtergrond van het streven naar een nieuwe commerciële exploitant de vraag op waarom een private exploitant moet worden gezocht?

De heer Aussems onderschrijft de vijf uitgangspunten in de meergenoemde brief van GS van 4 december jl., sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Van der Wilt en verwijst naar de gisteren door mevrouw Everts toegezonden brief van de bewonersvertegenwoordigers van de (regionale) luchthavens van nationaal belang. Spreker vraagt de Provincie een voortrekkersrol te vervullen bij het invoeren van een vliegtaks en om een scenario te schetsen voor een duurzame luchthaven met respecteren van de belangen van de omgeving.

Mevrouw Everts vindt het proces niet open, omdat niet alle scenario's worden onderzocht en omdat vooraf is dichtgetimmerd waar het niet over mag gaan.

De voorzitter stelt vast dat de Provincie het proces heeft geformuleerd en dat de verschillende partijen in de CRO hun rol kunnen pakken in challengegroepen en overleggen met de beoogde verkenner. Hij ondersteunt het voorstel voor een collectieve CRO rol als adviseur van het proces.

De heer Van den Akker benadrukt dat de Provincie staat voor een levensvatbare luchthaven en een open proces. De resultaten van de onderzoeken en scenario's zijn nu nog niet bekend. De MKBA dient in de ogen van spreker betrouwbaar en valide te zijn, weliswaar door de overheid geïnitieerd maar onafhankelijk uitgevoerd zonder sturing door de overheid op de resultaten.

De heer Van der Sande geeft aan dat de gemaakte inhoudelijke opmerkingen (zoals toekomstperspectief en stip op de horizon) een plek zullen krijgen in het proces. De onafhankelijke verkenner moet op basis van wat hij/zij uit het proces meeneemt advies aan GS uitbrengen.

De heer Van den Akker ondersteunt het pleidooi van de heer Schröer in die zin dat hij ook wenst in te zetten op vergroening en vernieuwing van de luchthaven en luchtvaart.

De heer Sanders spreekt in algemene zin zijn vertrouwen uit in het proces, maar dringt wel aan op een spoedig gesprek van de verkenner met de CRO. Hij is benieuwd naar de status van de verkenner en de wijze waarop hij zijn rol denkt in te vullen.

De heer Jense merkt in antwoord op de inbreng van de heer Van der Wilt op dat openstelling van 06.00-07.00 uur nodig is voor MAA als vrachtluchthaven en dat de vlootsamenstelling de afgelopen jaren aanzienlijk is veranderd in de richting van meer moderne en geluidluwe toestellen.

Mevrouw Everts houdt bedenkingen bij de in haar ogen onvoldoende openheid van het proces en vraagt zich af of de CRO de voorgestelde rol moet willen vervullen.

De heer Van der Sande geeft aan dat de verdere detaillering en concretisering van het proces in overleg met de verkenner zal geschieden en dat over deze verfijning en concretisering de CRO als adviseur zal worden geconsulteerd.

De heer Schröer acht het van belang dat de verkenner afstand moet kunnen houden tot de Provincie. De voorzitter beklemtoont dat het werven van de verkenner een kwetsbare procesgang is, waarbij beschadiging van personen moet worden voorkomen. Resumerend stelt hij vast dat sprake is van een interactief proces waarbij alle partijen in de CRO hun eigen inbreng als stakeholder kunnen leveren en waarbij aan de CRO als geheel wordt gevraagd de rol van adviseur van het proces te vervullen. Hij stelt de vergadering voor deze vraag positief te beantwoorden. De vergadering stemt hiermee in.

4. Ingekomen en uitgegane stukken

Mevrouw Everts vraagt naar aanleiding van stuk CRO 19-119 (NLR rapport Luchtverkeer boven Zuid-Limburg) welke duiding MAA aan dit rapport geeft? De heer Waeijen antwoordt dat het de wens van een aantal gemeenten (Colleges van B&W) was het vliegverkeer boven Zuid-Limburg in beeld te brengen en dat met dit rapport aan die wens is voldaan.

5. Verslag Commissievergadering 26 september 2019

Op verzoek van mevrouw Everts wordt onder punt 8. (bladzijde 4) bij haar inbreng toegevoegd "en de mogelijkheid te onderzoeken dat bij incidentele melders sprake is van onderrapportering". Met inachtneming van deze wijziging stelt de vergadering het verslag vast.

Naar aanleiding van punt 7a. (Programma luchtruimherziening) merkt de heer Van der Wilt op dat in de kwestie hinder vliegverkeer Luik-Bierset de oplossing op operationeel-technisch niveau met en bij de luchtverkeersleiders van Luik-Bierset wordt gezocht.

Naar aanleiding van punt 10. (aanpak afhandeling dakpanschade MAA) zegt de heer Waeijen op een vraag van de heer Degenaar toe het Protocol inzake afhandeling dakpanschade op korte termijn aan de CRO te doen toekomen.

De heer Van der Wilt sluit aan bij de opmerkingen van de heren Paul en Latour onder punt 14. (rondvraag en sluiting) over afwezigheid LVNL en betreurt dat de afwezigheid van de LVNL in verschillende overlegfora leidt tot vertraging in diverse trajecten zoals onderzoek glijvluchten op MAA en bezien aanpassing vlieghoogte AWACS (zie ook verslag CRO 26 augustus 2019, PS).

6. Actiepuntenlijst

Actiepunt 1. Actiepunt wordt geherformuleerd en toegespitst op rol CRO in proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA.

Actiepunt 2. Besloten wordt kwestie proefdraaien straalmotoren eerst te bespreken in Werkgroep Omgevingsmaatregelen en daarna aan CRO voor te leggen.

Actiepunt 3. Remote Tower Project wordt eerst besproken in kleiner comité met inhoudelijk deskundigen en daarna in CRO geagendeerd.

Actiepunt 4. Overleg is terugkerend actiepunt na elke CRO vergadering.

Actiepunt 5. Gemeenten hebben aangegeven geen specifieke rol voor CRO te zien in kader ruimtelijke plannen. Op voorstel van de voorzitter besluit de vergadering actiepunt af te voeren.

8. Meldingenoverzicht derde kwartaal 2019

10. Overzicht extensies september-november 2019

De heer Roeven geeft aan dat het groothandelsverkeer in het derde kwartaal is toegenomen, maar dat de B744 bewegingen (grootste vervuilers) substantieel dalen (van 245 naar 92). Spreker stelt vast dat terwijl het totale aantal bewegingen daalt het aantal meldingen substantieel stijgt. Hij verzoekt de Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid dit nader te onderzoeken. De heer Roeven licht verder toe dat het er vooralsnog naar uitziet dat Corendon in 2020 op twee dagen per week tussen 06.00 en 07.00 uur gaat vliegen, maar dat hun finale schema nog niet bekend is.

Robert Jense licht toe dat de gewijzigde startpositie voor vertrekkende toestellen per 27 februari 2020 in werking treedt en dat dan weer wordt teruggekeerd naar de situatie 2016 waarmee de startpositie van de Omzettingsregeling weer gaat gelden. MAA zal deze wijziging communiceren met de omgeving. Op een daartoe strekkend verzoek van verschillende leden zegt de heer Jense toe aan de hand van een memo voor de volgende CRO vergadering de wijzigingen in de startpositie inzichtelijk te maken.

De heer Sanders spreekt mede namens de gemeenten Beek en Maastricht uit dat de gemeenten behoefte hebben aan een verfijning van de klachtbehandeling (registreren, analyseren en vervolg). De heer Van der Sande oppert naar aanleiding hiervan de suggestie om de Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid en de Werkgroep Omgevingsmaatregelen samen te voegen. Daarmee zouden registreren, analyseren, formuleren aandachtspunten c.q. aanbevelingen en oppakken c.q. uitvoeren aandachtspunten/aanbevelingen in een gremium kunnen worden samengebracht.

De heren Degenaar en Van der Wilt vragen aandacht voor het grote aantal extensies in september en oktober. De heer Roeven erkent dit maar wijst ook op de halvering in 2019 in vergelijking met 2018 (19 om 38). De heer Van der Wilt vraagt hoe controle op de extensies wordt uitgevoerd. De heer Jense antwoordt dat MAA alle data m.b.t. extensies aan IL&T als controlerend orgaan stuurt.

9. Werkgroep Omgevingsafspraken: terugkoppeling actuele stand van zaken

De heer Van der Sande meldt als belangrijkste terugkoppeling het "live gaan" van de geluidmetingen c.q. het geluidmeetnet op een zestal plaatsen nabij de luchthaven. Monitoren en rapporteren vindt vanaf nu plaats in de Werkgroep Omgevingsmaatregelen.

11. Jaarplan en begroting 2020

Omdat het jaarplan en de begroting voor 1 januari bij het Ministerie van I&W moeten worden ingediend besluit de vergadering het jaarplan en de begroting nu vast te stellen en in de volgende vergadering te bezien of het jaarplan moet worden aangevuld met het specifiek benoemen van speerpunten.

12. Rondvraag en sluiting

De voorzitter stelt vast dat in zijn ogen alle vragen genoegzaam zijn beantwoord en benut de rondvraag voor een dankwoord aan de heer Aussems voor zijn jarenlange weliswaar nu en dan kritische maar altijd constructieve bijdrage aan de CRO. Hij wenst de heer Aussems veel succes in zijn verdere loopbaan. De heer Aussems bedankt vervolgens de CRO leden.

Aansluitend dankt de voorzitter alle aanwezigen en wenst eenieder prettige feestdagen en een voorspoedig 2020.

Aldus vastgesteld in CRO vergadering van 5 maart 2020,
P. Simons, secretaris.

