

**CRO 18-054**

**VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

**21 JUNI 2018 GEMEENTEHUIS BEEK**

**Aanwezig:**

**De heer H. Meijers**

**De heer M. van Leeuwen**

**De heer J. Smeelen**

**De heer J. Roeven**

**De heer W. Dohmen**

**De heer H. Vreken**

**De heer S. Paul**

**De heer G. Waeijen**

**De heer H. Schoenmakers**

**De heer P. Sanders**

**Mevrouw V. Heijnen**

**De heer L. van den Bergh**

**De heer H. van der Wilt**

**De heer H. Aussems**

**De heer C. Degenaar**

**Mevrouw S. Everts**

**De heer K. Schröer**

**De heer R. Ummels**

**Mevrouw N. Turfboer**

**Mevrouw M. Duijvestijn**

**De heer P. Simons**

**Voorzitter**

**Luchtverkeersleiding Nederland**

**Provincie Limburg**

**Maastricht Aachen Airport**

**Maastricht Aachen Airport**

**Omgevingsmanager**

**General Aviation MAA**

**MAA Beheer en Infrastructuur BV**

**B&W gemeente Beek**

**B&W gemeente Meerssen**

**B&W gemeente Maastricht**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg**

**To70**

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

**Klachtenbureau Luchtverkeer/adj. secretaris**

**Secretaris**

**Verhinderd:**

**De heer H. Albersen**

**De heer H. Counet**

**De heer R. Jense**

**Omwonenden Meerssen**

**UTC Aerospace Systems**

**Maastricht Aachen Airport**

## **1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom, in het bijzonder de nieuwe leden de dames Heijnen en Everts en de heren Van der Wilt en Sanders. Als gasten voor de vergadering van vandaag verwelkomt hij tevens mevrouw Turfboer en de heer Ummels. Bericht van verhindering is ontvangen van de heren Albersen, Jense en Counet.

## **2. Vaststellen agenda vergadering**

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

## **3. Mededelingen**

De secretaris deelt mede dat hij het verslag van de kascontrolecommissie over 2017 zojuist heeft ontvangen en verwijst naar behandeling ervan bij agendapunt 5.2.

Mevrouw Turfboer geeft aan dat het rapport over de evaluatie van de CRO's nationale luchthavens vanmiddag aan de secretarissen is verzonden. De voorzitter wijst erop dat dit bij agendapunt 11 aan de orde komt. De secretaris zal het rapport dezer dagen aan de leden toesturen.

## **4. Ingekomen en uitgegane stukken**

De heer Schoenmakers wenst naar aanleiding van stuk CRO 18-041 (verslag CRO Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid) enige toelichting te geven op het punt van klachtenbehandeling proefdraaien. De voorzitter merkt op dat dit punt ook op de actielijst staat en stelt voor het aldaar te behandelen. De vergadering stemt hiermee in.

## **5. Verslagen**

### **5.1 Commissievergadering 28 maart 2018**

De heer Smeelen merkt op dat op bladzijde 3 punt 8. Actiepuntenlijst onder Actiepunt 1. "Omgevingsvisie en het daarop gebaseerde Plan van Aanpak" dient te worden gewijzigd in "Omgevingsafspraken MAA". Het verslag wordt aldus aangepast.

De heer Paul geeft aan dat op bladzijde 5 punt 16. Rondvraag en sluiting de passage over VFR (privé-)vliegen vanaf 1 juli in de avonduren (19.00-23.00) niet alleen betrekking dient te hebben op MAA maar op (vliegen buiten de daglichtperiode op) alle luchthavens in Nederland. Het verslag wordt conform aangepast. De vergadering stelt het aldus gewijzigde verslag vast. Naar aanleiding van het verslag op bladzijde 3. onder 9. over het beleid van MAA gericht op beperking van de vluchten in de vroege ochtend en late avond informeert de heer Van der Wilt waar het exact om gaat (havengelden, landingsgelden?) en of dit is te beschouwen als een milieuheffing? De heer Roeven antwoordt dat het de prijsstelling van landingsgelden betreft. De heer Paul heeft vastgesteld dat grote toestellen met enige regelmaat om circa 06.15 uur een holding boven Zuid-Limburg uitvoeren (rondjes draaien) om vervolgens pas om 07.00 uur op MAA te landen. Hij vraagt zich af of dit in het kader van milieubelangen en beperking hinder voor omwonenden niet kan worden voorkomen. De heer Roeven kan zich de vraag voorstellen, maar wijst erop dat landen voor 07.00 uur de maatschappij een "penalty" (extra kosten) oplevert en verwijst daarbij naar zijn opmerking van zojuist. De heer Van Leeuwen vult aan dat het gaat om vluchten vanuit de VS, waarbij het vluchtschema voorziet in landen op MAA om 07.00 uur, maar waarbij de exacte vliegduur moeilijk vooraf kan worden bepaald. Mevrouw Everts vraagt of er niet een andere oplossing denkbaar is, b.v. rondjes draaien boven zee nabij Nederland. De heer Van Leeuwen antwoordt dat de voorgeschreven holdingprocedure wordt uitgevoerd waarbij het toestel nabij MAA op grote hoogte (boven 7000

voet) wordt gehouden. De voorzitter informeert hoeveel vliegbewegingen het betreft. De heer Roeven geeft aan dat het een beperkt aantal (doorgaans een of twee per week) is.

## **5.2 Kascontrolecommissie 2017**

De kascontrolecommissie heeft de stukken inzake de financiële verantwoording onderzocht en in orde bevonden en stelt voor het dagelijks bestuur (voorzitter en secretaris/penningmeester) decharge te verlenen. Aldus wordt besloten. De vergadering benoemt aansluitend de heren Van den Bergh en Van der Wilt tot kascontrolecommissie 2018.

## **6. Actiepuntenlijst**

De actiepunten 2, 6, 7 en 8 zijn afgehandeld.

Actiepunt 1. Meten geluidbelasting vertrekkende toestellen na ingebruikname 2750 meter baan. De heer Schröer stelt voor dit uit te breiden tot alle toestellen op MAA. De heer Smeelen is bereid de suggestie van de heer Schröer te bezien en geeft aan dat ook de kwestie van het meten onderdeel zal uitmaken van de Omgevingsafspraken. Spreker stelt verder voor met een kleiner comité uit de CRO over de concretisering van meten geluidbelasting nader van gedachten te wisselen. Hij zal daartoe het initiatief nemen. De vergadering stemt hiermee in.

Actiepunt 3. Basisdocument Omgevingsafspraken MAA.

De heer Vreken verwijst naar bespreking van het voorliggend stuk bij agendapunt 12. en merkt op dat het de bedoeling is in de op te stellen Omgevingsafspraken ook aandacht te besteden aan het PIP proefdraaien.

Actiepunt 4. Overleg voorzitter met wethouders over verdere aanscherping rol CRO in kader ruimtelijke plannen. Op voorstel van de heer Schröer besluit de vergadering dit punt aan te houden tot de evaluatie van de CRO is afgerond, omdat ook in de evaluatie de mogelijke verdere aanscherping van de CRO rol aan de orde komt.

Actiepunt 5. Stroomlijnen klachtenprocedure proefdraaien.

De heer Schoenmakers maakt melding van overleg met de RUD, waarbij het streven erop is gericht het front office voor deze klachten te situeren bij het Klachten- en Informatiecentrum Luchtverkeer (KICL) en de backoffice bij de RUD. De voorzitter biedt aan een rol te willen vervullen om een en ander snel te effectueren. De heer Schoenmakers vraagt even tijd om dit goed met alle betrokkenen (omwonenden, KICL, RUD en gemeentelijk apparaat Beek) te communiceren. De secretaris maakt melding van operationeel nog bestaande onduidelijkheid, waardoor klagers/melders na een eerste contact met KICL na enige doorverwijzing uiteindelijk weer bij KICL uitkomen en denkt dat hier nog een verbeteringslag te maken is. De heren Degenaar, Sanders en Schröer en mevrouw Everts benadrukken eveneens het belang van een heldere en eenduidige klachtenprocedure proefdraaien en het spoedig oplossen van eventueel nog resterende knelpunten.

De heer Degenaar informeert voorts naar het traject voor de nieuwe vergunning van de proefdraailocaties. De heer Roeven geeft aan dat momenteel wordt gekeken naar mogelijke locaties en toe te passen methodieken. De heer Smeelen licht toe dat als eerder aangegeven de nieuwe proefdraailocatie wordt geregeld in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), waarbij wordt gestreefd naar publicatie van het ontwerp in oktober of november aanstaande.

## **7. Benoeming nieuwe leden omwonenden**

In de voorliggende notitie licht de selectiecommissie vacatures nieuwe leden omwonenden de gevoerde procedure en het genomen besluit toe. Conform de geldende regelgeving heeft de voorzitter

de beide nieuwe leden, mevrouw Everts en de heer Van der Wilt, per 1 juni jl. voor een periode van vier jaar benoemd. De notitie geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt voor kennisgeving aangenomen.

## **8. Luchthavenbesluit luchthaven Maastricht**

Mevrouw Turfboer en de heer Ummels lichten de gezette en nog te zetten stappen op weg naar het nieuwe Luchthavenbesluit toe. Mevrouw Turfboer gaat daarbij in op het formele wijzigingstraject, de belanghebbende en te consulteren partijen en de planning tot aan de vaststelling. De heer Ummels zoekt in op de uitgevoerde onderzoeken in het kader van de actualisatie MER beoordelingsnotitie voor het Luchthavenbesluit. De beide presentaties worden op korte termijn aan de leden ter beschikking gesteld.

De heer Van der Wilt vraagt naar de belangrijkste verschillen tussen de huidige vergunning en het nieuwe Luchthavenbesluit en naar de belangrijkste verklaring voor de enigszins kleinere contouren ten opzichte van de referentiesituatie. Mevrouw Turfboer geeft aan dat het belangrijkste verschil zit in het gebruik van de 2750 meter baan voor startende vrachttoestellen en de heer Ummels antwoordt dat de belangrijkste verklaringen voor de enigszins kleinere contouren de geringere aantallen vliegbewegingen en een modernere/nieuwere vlootsamenstelling zijn.

Op een vraag van de heer Aussems naar het aantal toestellen dat sinds het van kracht worden van de Tijdelijke beleidsregel (6 december 2017) gebruik heeft gemaakt van de 2750 meter baan, antwoordt de heer Roeven dat dit 41 van de 769 vertrekkende vrachttoestellen zijn (5,3%).

Naar aanleiding van de presentaties vraagt de heer Waeijen waarom de totstandkoming van het nieuwe Luchthavenbesluit MAA veel langer duurt dan mocht worden verwacht, terwijl in december 2017 al duidelijk was dat ook met toepassing van het juiste rekenmodel geen overschrijding van de (als randvoorwaarde overeengekomen) geluidcontour zou plaatsvinden? Hij schat in dat de verklaring voor het lange uitblijven van het Luchthavenbesluit is dat alle I&W aandacht naar Lelystad is gegaan en dat naar aanleiding van de discussies over Lelystad ook voor het Luchthavenbesluit MAA onderzoeken zijn verricht die weliswaar niet nodig waren, zoals onderzoek naar de 40 dB(A) contour, maar die uit zorgvuldigheid toch zijn gedaan.

De heer Ummels bevestigt de constatering van de heer Waeijen en licht toe dat op verzoek van de Minister van I&W een ruimer onderzoeksgebied wordt meegenomen en dat de uit te voeren actualisatie (met name op het gebied van geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie) leidt tot honderden extra berekeningen en daarmee tot extra tijdsbeslag.

De heer Schröer vraagt naar piekbelasting geluid en fijn stof en is benieuwd hoe deze in het proces worden meegenomen? De heer Aussems bepleit om voor fijn stof aan te sluiten bij de ontwikkelingen en inzichten in WHO verband en informeert of ook de scherpe geluiden (in start- of en landingsfase) worden meegenomen bij de berekening van de geluidbelasting?

De heer Ummels antwoordt dat bij de berekening van de geluidbelasting de volledige passage van het vliegtuig wordt meegenomen en dat het wettelijk kader van de voorgeschreven rekenmethodiek geluidbelasting bepalend is. Aan de piekbelasting geluid en aan de nieuwe inzichten ten aanzien van fijn stof zal in de MER beoordelingsnotitie aandacht worden geschonken.

Mevrouw Turfboer licht toe dat in juridische zin sprake is van twee procedures: het door het kabinet in oktober 2017 vastgestelde Luchthavenbesluit dat nog open staat voor beroep bij de Raad van State voor iedere belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend en het nieuwe/gewijzigde ontwerp-luchthavenbesluit waarop zienswijzen kunnen worden ingediend. Het is de bedoeling beide procedures parallel te laten lopen c.q. besluit en ontwerp - besluit gelijktijdig ter visie te leggen.

De voorzitter informeert bij mevrouw Turfboer of het Ministerie van I&W (wederom) prijs stelt op een advies van de CRO over het nieuwe c.q. gewijzigde Luchthavenbesluit. De voorzitter neigt naar de formule van een gedachtewisseling in de CRO en de mogelijkheid voor elke deelnemende partij/belanghebbende om een eigen zienswijze in te dienen, waarbij wordt afgezien van de

vaststelling van een formeel CRO advies. Mevrouw Turfboer geeft aan dat zij zich in deze opzet kan vinden. De CRO is primair een forum van overleg en gedachtewisseling, waarbij alle participerende organisaties/leden hun eigen verantwoordelijkheid behouden een zienswijze in te dienen.

### **9. Handhavingsrapportage MAA 2017 Inspectie Leefomgeving en Transport**

De heer Van der Wilt constateert op basis van de rapportage dat de geluidbelasting aan de zuidkant van de luchthaven aanzienlijk groter is dan aan de noordkant. Spreker refereert aan het (in elk geval in het verleden) door de Luchtverkeersleiding gehanteerde preferentieel baangebruik systeem en vraagt hoe het geconstateerde grote verschil met dat systeem te rijmen is?

De heer Van Leeuwen antwoordt dat het preferentieel baangebruik systeem in 2017 is afgeschaft, maar dat het twee maanden geleden weer is ingevoerd. De LVNL streeft er nu naar zoveel mogelijk te starten naar het noorden en te landen richting zuiden. De heer Roeven vult aan dat dit, mede gelet op de bevindingen van de rapportage, ook voor de luchthaven preferent is c.q. de voorkeur verdient teneinde het gebied aan de zuidkant van de luchthaven te ontlasten. De vergadering neemt voor het overige kennis van de handhavingsrapportage.

### **10. Overzicht extensies eerste kwartaal 2018**

De heer Degenaar is ingenomen met het beperkte aantal extensies in het eerste kwartaal, maar moet helaas vaststellen dat er veel extensies in mei en juni zijn, vooral ten behoeve van Corendon. Hij bepleit beperking met name uit het oogpunt van draagvlak van de luchthaven in de omgeving. De heer Roeven antwoordt dat de sturingsmogelijkheden van de luchthaven beperkt zijn, omdat belangrijke oorzaken zijn verkeersdrukte, weersomstandigheden en acties c.q. stakingen van luchtverkeersleiders in landen als Griekenland en Frankrijk. Het businessmodel van maatschappijen als Corendon is gebaseerd op twee keer per dag heen en terug vliegen. De luchthaven kan aldus spreker sturen op onderhoud c.q. de staat van het eigen materieel, maar dat is hier niet aan de orde. Mevrouw Everts en de heer Degenaar merken op dat het beleid van de luchthaven weliswaar is gericht op beperking van het aantal extensies, maar dat de ontwikkeling van de afgelopen maanden helaas een geheel andere kant op wijst. Mevrouw Everts informeert bovendien of het (mogelijk te strakke) vluchtschema ook nog een rol speelt? Volgens de heer Roeven is het vluchtschema geen oorzaak, hij verwijst naar de eerder door hem genoemde redenen, waar de luchthaven geen grip op heeft.

De heer Schröer stelt voor om de rapportage over de extensies af stemmen op het vergaderschema, zodat ter vergadering een zo actueel mogelijk overzicht beschikbaar is. De heer Roeven zal dit bezien. De voorzitter rondt af met de vaststelling dat in zijn ogen de primaire verantwoordelijkheid hier eerder bij de maatschappijen dan bij MAA ligt, maar dat MAA wel aandacht dient te hebben voor het feit dat het aantal extensies van invloed is op het draagvlak voor de luchthaven in de omgeving.

### **11. Evaluatie Commissies Regionaal Overleg nationale luchthavens**

De voorzitter stelt voor over dit punt een procesafspraken te maken door een werkgroep uit de CRO in te stellen die plenaire bespreking van de evaluatie voorbereidt en daarbij het in opdracht van I&W opgestelde evaluatie rapport CRO's nationale luchthavens als uitgangspunt hanteert. De vergadering stemt hiermee in. In de werkgroep nemen zitting de heren Schröer, Aussems, Sanders en de secretaris, aangevuld met een nader te bepalen vertegenwoordiging van de luchthaven/ondernemer. Deze zal de secretaris spoedig berichten over de vertegenwoordiging.

## **12. Basisdocument Omgevingsafspraken MAA**

De heer Vreken schetst dat hij met vele belanghebbenden de afgelopen tijd gesprekken heeft gevoerd, ook met de nieuwe Colleges van B&W en met de nieuwe Gedeputeerde. Hij stelt voor een procedureafpraak te maken hoe te komen tot een concreter stuk ten behoeve van de najaarsvergadering van de CRO. Daarvoor bepleit hij het instellen van een werkgroep uit de CRO, waartoe hij aanbiedt het initiatief te nemen.

De heer Aussems acht het gekozen perspectief van economie en werkgelegenheid voor het kader van de Omgevingsafspraken te beperkt, hij wenst leefbaarheid en milieu nadrukkelijker te betrekken en als uitgangspunten te benoemen. De heer Vreken geeft aan dat ook leefbaarheid en milieu nadrukkelijk worden meegenomen.

Mevrouw Everts vraagt of het doel van het stuk is het streven naar afspraken op basis van consensus of compromis? De voorzitter beschouwt de insteek als het maken van afspraken waar alle partijen "vrede" mee hebben. Mevrouw Everts vraagt wat dan de meerwaarde is ten opzichte van wat nu in de CRO geschiedt? De heer Vreken ziet de meerwaarde in een concrete uitvoering, het formuleren van een uitvoeringsagenda en het daaraan koppelen van acties, b.v. op het vlak van een-loket-klachtenbehandeling en het meten van piekgeluidbelasting. De heer Smeelen ziet de Omgevingsafspraken ook als een dynamisch geheel, waarbij behalve MAA (vliegverkeer) ook zaken als snelfietsroute en wegennet aan de orde komen. De voorzitter beschouwt het voorliggende stuk als een inhoudsopgave voor een afsprakenkader en ziet het als taak van de door de heer Vreken voorgestelde werkgroep tot een nadere concretisering te komen en de CRO daarover te adviseren. De vergadering stemt aansluitend in met het instellen van een werkgroep. Daarvan zullen naast de heer Vreken vertegenwoordigers van gemeenten, omwonenden en luchthaven deel uitmaken. Afgesproken wordt dat gemeenten, omwonenden en luchthaven op korte termijn hun afvaardiging kenbaar maken.

## **13. Klachtenrapportage eerste kwartaal 2018**

De heer Degenaar licht de hoofdlijnen van het klachtenrapport toe, waarbij hij aantekent dat sprake is van een aanzienlijke toename van het aantal klachten en dat 10% van de klagers verantwoordelijk is voor 66% van de klachten. Hij stelt vast dat in de recente vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinder (niet voor het eerst) geen vertegenwoordiger van de luchthaven aanwezig was en spreekt daar zijn zorg over uit. Hij roept de heer Roeven op de aanwezigheid van de luchthaven in de Werkgroep te borgen. Spreker informeert verder naar het onderzoeksrapport over het incident met de eind vorig jaar van de baan geraakte Boeing en naar de kwestie van de afgerukte dakpannen door een landende Boeing, onder verwijzing naar de bij de ingekomen stukken gevoegde antwoorden van de Minister op Kamervragen hierover (CRO 18-039). Hij vraagt tevens aandacht voor de problematiek van het "wild" parkeren in Ulestraten als gevolg van onvoldoende parkeerruimte op de luchthaven. Hij juicht het initiatief om zonnepalen op MAA aan te brengen en de opgewekte elektriciteit met de omgeving te delen toe en verzoekt de heer Vreken dit verder uit te werken in de Omgevingsafspraken MAA.

In zijn antwoord zegt de heer Roeven toe de aanwezigheid van de luchthaven in de vergaderingen van de Werkgroep Klachten en Hinder voortaan te borgen. Hij geeft voorts aan dat het rapport van de Onderzoekraad voor Veiligheid over het incident met de Boeing nog niet gereed is en dat MAA de (schade aan) de dakpannen zal herstellen ook als is dit een verantwoordelijkheid van de betreffende luchtvaartmaatschappij. Hij tekent daarbij aan dat dit in 2016 en 2017 een keer is gebeurd en dat dit de eerste keer dit jaar is. De heer Roeven licht verder toe dat de parkeervoorziening op de luchthaven wordt uitgebreid. De vergadering stelt het klachtenrapport aansluitend vast

#### **14. Rondvraag en sluiting**

De heer Van der Wilt komt nog even terug op agendapunt 12. met de opmerking dat hij onder "4. Leefbaarheid" mist het terugdringen van vermijdbare hinder van vliegverkeer. Hij vraagt of dit niet in het verhaal past? De heer Vreken antwoordt dat het stuk de weergave is van hetgeen in de gesprekken is opgehaald en dat hij het terugdringen van vermijdbare hinder meer wil koppelen aan de dialoog over de geluidmetingen. De voorzitter meldt vervolgens dat de volgende vergadering is gepland op donderdag 25 oktober om 16.00 uur in Beek, wenst alle aanwezigen een prettige vakantie en sluit de vergadering.