

**VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

**18 APRIL 2019 GEMEENTEHUIS BEEK**

**Aanwezig:**

**De heer H. Meijers  
De heer H. Schoenmakers  
De heer L. Volders  
De heer M. van der Sande  
De heer M. van Leeuwen  
De heer F. Latour  
De heer R. Jense (plv. lid)  
De heer G. Waeijen  
De heer S. Paul  
De heer K. Schröer  
De heer H. Albersen (plv. lid)  
Mevrouw S. Everts  
De heer H. van der Wilt  
De heer C. Degenaar  
Mevrouw M. Duijvestijn  
De heer P. Simons**

**Voorzitter  
B&W gemeente Beek  
B&W gemeente Meerssen  
Provincie Limburg  
Luchtverkeersleiding Nederland  
Maastricht Aachen Airport  
Maastricht Aachen Airport  
MAA Beheer en Infrastructuur BV  
General Aviation MAA  
Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg  
Omwonenden  
Omwonenden  
Omwonenden  
Omwonenden  
Klachtenbureau Luchtverkeer  
Secretaris**

**Verhinderd:**

**De heer P. Sanders  
De heer J. Smeelen  
De heer J. Roeven  
Mevrouw V. Heijnen  
De heer H. Aussems  
De heer L. van den Bergh (plv. lid)  
De heer H. Counet**

**B&W gemeente Meerssen  
Provincie Limburg  
Maastricht Aachen Airport  
B&W gemeente Maastricht  
Omwonenden  
Omwonenden  
UTC Aerospace Systems**

### **1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de leden en de aanwezigen op de publieke tribune. Tegen de achtergrond van het beleggen van deze extra vergadering benadrukt hij het belang van goede en tijdige communicatie voor alle in de CRO vertegenwoordigde partijen.

### **2. Vaststellen agenda vergadering**

De vergadering stelt de voorgestelde agenda vast.

### **3. Mededelingen**

De secretaris meldt de berichten van verhindering. Er zijn geen verdere mededelingen.

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

De heer Van der Wilt stelt enkele vragen naar aanleiding van stuk CRO 19-038, de antwoorden van GS op Statenvragen van de PvdA over MAA. Volgens spreker is sprake van enkele onjuistheden in de beantwoording. Ten aanzien van het opgeschorte regulier overleg van de belangengroep Omwonenden MAA met de luchthaven stelt spreker dat de belangengroep heeft aangegeven dit overleg te willen herstarten, maar dat de luchthaven (de heer Waeijen) heeft aangegeven om moverende redenen vooralsnog geen heil te zien in deze herstart. Voorts merkt spreker op dat hoewel GS in de antwoorden aangeven dat de uitkomst van de gesprekken met CRO en omwonenden zijn weerslag heeft gevonden in de met alle partijen gemaakte omgevingsafspraken, de belangengroep Omwonenden MAA, zoals aangegeven in de inleiding van GS, heeft aangeduid zich niet te herkennen in deze afspraken. Over de bijlage, de vier na laatste bullet, merkt de heer Van der Wilt op dat het daar door MAA in overleggen met de belangengroep Omwonenden MAA genoemde “voorgeschreven baangebruik van 80% in zuidelijke richting en 20% in noordelijke richting” niet bestaat. Er is in zijn ogen sprake van een tegengesteld baangebruik (zoveel mogelijk in noordelijke richting om vollopen geluid handhavingpunten aan zuidkant te voorkomen), waarover met de omwonenden geen afspraken zijn gemaakt. Ten aanzien van dit laatste punt wordt op voorstel van de voorzitter besloten dit nader te bepreken in de Werkgroep Omgevingsmaatregelen. Op voorstel van de voorzitter besluit de vergadering verder het verslag van deze commissievergadering ter kennis te brengen van de verantwoordelijke gedeputeerde.

### **5. Actiepuntenlijst**

De actiepuntenlijst wordt doorgenomen. De acties 6, 8, 9, 10, 11 en 13 zijn afgehandeld. Naar aanleiding van actiepunt 10. (Havengeldregeling MAA per 1 april 2019) ontstaat enige discussie of sprake is van een ontmoedigingsbeleid voor de zware (vracht)toestellen, met name de Boeing 747. De heer Van der Wilt en mevrouw Everts zijn voorstander van een ontmoedigingsbeleid. De heer Latour antwoordt dat de nieuwe havengeldregeling een generieke prijsstijging van 11% kent en dat Categorie A en B toestellen (=de zwaardere toestellen waaronder de B747) nog een extra toeslag betalen. MAA wil met de nieuwe havengeldregeling aansluiten op het door Schiphol gevoerde beleid. Spreker geeft aan dat hij heeft geconstateerd dat in de toegezonden havengeldregeling een pagina ontbreekt en zegt toe deze spoedig aan het secretariaat te sturen. De secretaris zal de geactualiseerde actiepuntenlijst binnen twee weken aan de leden toesturen (*zie email secretaris 25 april 2019, PS*).

## **6. Informatie en communicatie over:**

### **a. Tijdelijke beleidsregel anticiperend handhaven MAA**

De heer Van der Wilt spreekt zijn ongenoegen uit over de afwezigheid van IL&T in de vergadering, ondanks een oproep daartoe vanuit de Commissie. Spreker plaatst kritische kanttekeningen bij de Tijdelijke beleidsregel, het in zijn ogen onrechtmatige gebruik van de 2750 meter baan en het nieuwe gedoogbeleid. Hij heeft een aantal vragen aan IL&T en acht de communicatie door MAA in de vergadering van 28 februari over het afbouwen van het gebruik van de 2750 meter baan onjuist. Spreker doelt dan met name op het gebruik van een zogenaamde NOTAM, waarvan hij van oordeel is dat het beëindigen van het gebruik van de 2750 meterbaan via een NOTAM had kunnen geschieden en had kunnen worden gecommuniceerd. Naar zijn oordeel vindt hij hiervoor steun in de toelichting op de Tijdelijke beleidsregel van 7 maart 2019. In zijn algemeenheid is spreker van oordeel dat IL&T en MAA onvoldoende proactief hebben gecommuniceerd. De heer Jense ontkent dat de communicatie van MAA in de vergadering van 28 februari onjuist was en geeft aan dat een en ander in het hele proces zorgvuldig met IL&T is en wordt afgestemd. Spreker verwijst ook naar de toelichting op de Tijdelijke beleidsregel ter onderbouwing van zijn standpunt dat een NOTAM niet is bedoeld om structurele wijzigingen te implementeren en dat daarvoor de formele EASA procedure noodzakelijk is. Op voorstel van de voorzitter wordt besloten dat de heer Van der Wilt in overleg met de secretaris zijn vragen aan IL&T in een handzame brief als vragen vanuit de Commissie zal formuleren. Verder stelt de voorzitter vast dat de Tijdelijke beleidsregel en daarmee het gebruik van de 2750 meterbaan per 1 april jl. is beëindigd.

De heer Waeijen neemt afstand van het verwijt van de heer Van der Wilt aan het eind van diens betoog dat MAA onvoldoende proactief communiceert. Spreker geeft aan dat hij namens MAABI in november vorig jaar het verzoek aan I&W om de lopende procedure voor het Luchthavenbesluit stop te zetten per ommekeer met de CRO heeft gecommuniceerd en via de voorzitter een extra CRO overleg bijeen heeft geroepen om nadere toelichting te geven en vragen te beantwoorden. Tevens heeft hij de bekendmaking van IL&T met betrekking tot het intrekken van de Tijdelijke beleidsregel in maart 2019 dezelfde dag naar alle leden van de CRO gestuurd. De heer Latour vult aan dat ten aanzien van de Tijdelijke beleidsregel geen sprake is geweest van een illegale situatie en geen misleiding in de communicatie van MAA richting de CRO.

De heer Degenaar informeert hoe controle op het niet gebruik van de 2750 meterbaan plaatsvindt? De heer Jense antwoordt dat het zogenaamde SAFA team van IL&T dit controleert en ook al op MAA op bezoek is geweest en inspectie heeft uitgevoerd. Op een vraag van de heer Van der Wilt of maatschappijen nu afhaken omdat zij "slechts" de 2500 meterbaan mogen gebruiken antwoordt de heer Latour dat dit niet tot op heden niet het geval is, maar dat de slotherverdeling op Schiphol vooralsnog wel heeft geleid tot minder vrachtluchten op MAA.

Gehoord de discussie en een afnemend vertrouwen constaterend overweegt de voorzitter om onder zijn leiding een gesprek te arrangeren tussen CRO leden omwonenden en MAA(BI).

### **b. Rapport Horyzon: Lange termijn ontwikkeling gebied Aviation Valley**

De heer Albersen constateert een gebrek aan open communicatie over dit rapport, waarbij hij niet primair de inhoud aan de orde wil stellen, maar vooral de procesgang. De Commissie had dit in zijn ogen niet uit de media moeten vernemen. Spreker acht de wijze van kennismaken strijdig met de afspraken over communicatie.

De heer Van der Sande antwoordt dat het een ambtelijk concept betreft dat nog niet ter kennis van GS is gebracht en waarover GS dus ook nog geen standpunt hebben ingenomen. Het was de bedoeling het rapport na inhoudelijke behandeling in het College van GS openbaar te maken, met de reacties van het College erbij en aan stakeholders toe te sturen. Dit was gepland nadat de omgevingsanalyse in het kader van de dialoof fase met overlegtafels was afgerond. Immers alsdan is zinvolle advisering mogelijk.

De voorzitter sluit zich aan bij de heer Albersen en is van oordeel dat het verstrekken van de opdracht voor een dergelijk rapport met de CRO had moeten worden gecommuniceerd. De heer Van der Sande geeft aan dat communicatie over dit soort dossiers nader wordt besproken in de Werkgroep Omgevingsmaatregelen. Inhoudelijk gezien vraagt de heer Albersen aandacht voor het zodanig situeren van gebouwen dat daarmee tegelijkertijd tevens geluidwerende voorzieningen worden getroffen.

De heer Van der Sande schetst vervolgens dat de uitkomsten van de op korte termijn te starten maatschappelijke consultatie over een nieuwe aanvraag voor een Luchthavenbesluit voor MAA worden betrokken bij het opstellen van de finale versie van het rapport.

De heer Schröer verwijst naar het recente advies van de Raad voor de Leefomgeving over (de toekomst van) de luchtvaart, waarbij nadrukkelijk de klimaatdiscussie wordt meegenomen en bepleit dat gelet hierop de eindversie van het rapport een andere zal moeten worden. Spreker heeft de indruk dat over de concept versie slechts in kleine kring overleg is gevoerd en is van oordeel dat dit breder had gemoeten en dat ook de CRO moet worden betrokken. Hij geeft de provincie en de gemeenten in overweging deze processen anders te voeren, kaders te bepalen, niet alleen transparant te zijn, maar ook inhoudelijk een brede afweging te maken.

De heer Van der Sande merkt op dat het concept rapport ten onrechte de lading lijkt te krijgen van een te formuleren nieuw beleid. De heer Schröer riposteert dat in zijn ogen ook bij het niet wijzigen van kaders de CRO had moeten worden geconsulteerd.

Gehoord de gedachtewisseling rondt de voorzitter af met een oproep tot brede consultatie alvorens het rapport in een finale versie wordt opgesteld.

#### **c. Tijdelijke parkeerplaats MAA**

Mevrouw Everts noemt in aansluiting op de beide vorige punten dit dossier als het derde binnen een week na de commissievergadering van 28 februari jl. dat tot gefronste wenkbrauwen en vraagtekens heeft geleid en waarbij het schort aan open en transparante communicatie richting de CRO.

De heer Latour ontkent dat sprake is van een nieuw item. Net als vorig jaar is in afwachting van een permanente voorziening een tijdelijke parkeerplaats nodig ten behoeve van de reizigers op MAA. Er is in zijn ogen geen sprake van onwil om dit ter tafel te brengen, het betreft een herhaling van stappen van vorig jaar.

De heer Schoenmakers beziet dit ook in samenhang met het actiepunt over overleg met wethouders over de rol van de CRO in het kader van ruimtelijke plannen en in het kader van communicatie. Hij zegt toe de recente brief van het College van B&W van Beek aan de Gemeenteraad over de aanleg van de tijdelijke parkeerplaats op MAA op korte termijn aan de CRO te sturen.

De heer Albersen vraagt de heer Volders om de recente beantwoording door het College van B&W van Meerssen van raadvragen hierover ook op korte termijn aan de CRO te sturen. Spreker acht dit een inhoudelijk gedegen stuk dat ook voor de CRO interessant is om kennis van te nemen. De heer Volders zegt dit toe.

Afsluitend roept de voorzitter alle partijen op zoveel mogelijk te delen in de wetenschap dat er verschillen van mening kunnen en zullen blijven bestaan en dat proactieve communicatie noodzakelijk is voor en bijdraagt aan een sfeer van vertrouwen.

#### **d. Situatie Klachten- en Informatiecentrum Luchtverkeer (KICL)**

De heer Degenaar spreekt zijn ongenoegen uit over het uitblijven van besluitvorming over uitbreiding formatie en financiering van het klachtenbureau. Een gevolg daarvan is het uitblijven van kwartaalrapportages, zijnde een belangrijk instrument in het kader van informatievoorziening aan de CRO. Hij verwijst daarbij naar inmiddels in Provinciale Staten en in de gemeenteraden van Beek en Meerssen hierover gestelde vragen. Spreker acht meer vaart en daadkracht noodzakelijk om een spoedige oplossing te realiseren en vraagt zich ook af of het 1-loket klachtenbehandeling inmiddels wel functioneert. Als het gaat om economische of ruimtelijke ontwikkelingen ziet spreker meer

snelheid en daadkracht dan wanneer welzijn en gezondheid van de omgeving in het geding zijn. Hij roept MAA tevens op het overleg met de belangengroep Omwonenden MAA spoedig te hervatten en ziet het starten van de geluidmetingen en het komende onderzoek van fijnstofemissies als positief. Hij bepleit ook nieuwe APU units naar analogie van de luchthavens Eindhoven en Rotterdam.

De heer Van der Sande beaamt het belang van een adequate klachtenanalyse en geeft aan dat het capaciteitsknelpunt bij de KICL op korte termijn althans voorlopig wordt opgelost, omdat de provincie heeft besloten voor een jaar middelen ter beschikking te stellen vooruitlopend op een definitieve regeling c.q. besluitvorming over formatie en financiering KICL waarbij wordt gekeken naar een kostenverdeling tussen betrokken partijen. De secretaris meldt dat het 1-loket klachtenbehandeling sinds begin dit jaar functioneert, ook al is nog niet voorzien in formatie uitbreiding KICL: Alle klachten komen nu binnen bij KICL en worden in voorkomende gevallen door KICL doorgeleid naar andere instanties, met name de RUD - Zuid-Limburg.

De heer Degenaar informeert of de gemeente Meerssen ook zelfstandig geluidmetingen uitvoert. De heer Volders antwoordt dat de gemeente over het meten in goed overleg is met de provincie, maar dat de gemeente ook zelfstandig metingen wil gaan uitvoeren.

De heer Latour geeft aan dat MAA(BI) overleg voert met omwonenden via CRO en via (CRO)-werkgroepen en spreekt de bereidheid uit intern een herstart van het reguliere overleg met omwonenden buiten genoemde gremia te bezien.

De heer Waeijen heeft in de vergadering kritische noten over het functioneren van de CRO gehoord, maar is positief over het functioneren van de CRO werkgroep Omgevingsmaatregelen. Hij meldt verder dat een studie in voorbereiding is naar het reduceren van de geluidhinder van de APU-units. Spreker is hoopvol dat dit tot positieve resultaten zal leiden.

## **7. Rondvraag en sluiting**

De heer Van der Wilt verwijst naar de op 1 mei te starten dialooffase over het nieuwe Luchthavenbesluit en verwijst daarbij naar een brief uit 1996 van drie ministers aan de Tweede Kamer over Noordzuidbaan verlenging en nachtvluchten en naar de recente gang van zaken rondom de Tijdelijke beleidsregel (gedoogbesluit). De brief van 1996 en de recente gang van zaken hebben in de ogen van spreker bijgedragen aan een afkalvend vertrouwen in (ontwikkelingen op) MAA. Herstel van vertrouwen en een open discussie over doorontwikkeling MAA is in de ogen van spreker noodzakelijk. De heer Waeijen antwoordt dat de aanvraag voor het nieuwe Luchthavenbesluit een doorontwikkeling van MAA zal beogen met als randvoorwaarde geen toename van de hinder en in die zin aansluit bij de brief uit 1996. Spreker acht het gelet op de vergadering van vandaag verder wenselijk dat in de CRO werkgroep evaluatie en ook in bestuurlijk overleg wordt gekeken naar afspraken over communicatie. De voorzitter rondt af met de vaststelling dat het van belang is op basis van vertrouwen met elkaar in gesprek te blijven. Aansluitend dankt hij alle aanwezigen en sluit de vergadering.