

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

5 MAART 2020 GEMEENTEHUIS BEEK

Aanwezig:

**De heer H. Meijers
De heer G. Waeijen
De heer K. Schröer
De heer C. Degenaar
De heer H. van der Wilt
De heer S. Paul
De heer P. van Geel
De heer P. Sanders
De heer H. Schoenmakers
Mevrouw V. Heijnen
De heer M. van Leeuwen
De heer T. Thoenes
De heer J. Roeven
De heer R. Jense
De heer H. Albersen
De heer B. Kuiper
De heer M. van der Sande
Mevrouw N. Turfboer
De heer J. IJsselstijn
De heer S. Hartjes
De heer R. Smetsers
Mevrouw M. Duijvestijn
De heer P. Simons**

**Voorzitter
MAA Beheer en Infrastructuur BV
Natuur en Milieufederatie Limburg
Omwonenden
Omwonenden
AOPA
Van Geel Consultancy
B&W Meerssen
B&W Beek
B&W Maastricht
Luchtverkeersleiding Nederland
Luchtverkeersleiding Nederland
Maastricht Aachen Airport
Maastricht Aachen Airport
Omwonenden
Bedrijven MAA
Provincie Limburg
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
RIVM
Klachtenbureau Luchtverkeer
Secretaris**

Verhinderd:

**Mevrouw S. Everts
De heer J. van den Akker
De heer M. Evers
De heer F. Latour
De heer H. Counet**

**Omwonenden
Gedeputeerde Staten van Limburg
AOPA
Maastricht Aachen Airport
Bedrijven MAA**

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom, in het bijzonder de heer Van Geel, de vertegenwoordigers van het Ministerie van I&W en het RIVM en de publieke tribune.

2. Vaststellen agenda vergadering

De voorzitter geeft aan naast het verslag en de actiepuntenlijst in elk geval de agendapunten 4,5,9,10 en 14 te willen behandelen. Op voorstel van de heer Degenaar besluit de vergadering de agendapunten 11 en 13 samen te behandelen. De agenda wordt vervolgens vastgesteld.

3. Mededelingen

De voorzitter meldt de berichten van verhindering.

4. Kennismaking met de heer Van Geel

De heer Van Geel stelt zich voor en licht de opdracht die de Provincie Limburg hem heeft verstrekt toe. Hij wil in het verkenningsproces op basis van een brede dialoog komen tot een advies aan GS over de toekomst van MAA. Spreker accentueert zijn onafhankelijkheid en beschouwt zijn werk als bouwstenen in de provinciale vertaling van de Luchtvaartnota voor MAA. Hij wil eind maart in een schriftelijke terugkoppeling de contouren schetsen voor de aanpak van het proces en is voornemens eind 2020 zijn advies aan GS uit te brengen.

De heer Van Geel stelt zich de relatie met de CRO als volgt voor:

- a. Bijwonen CRO vergaderingen, stand van zaken toelichten en opvattingen en suggesties uit vergadering meenemen;
- b. Personele unies van individuele CRO leden met andere overleggen (zoals werkgroepen) in kader verkenningsproces realiseren;
- c. Vertegenwoordigers van alle geledingen in de CRO worden separaat in bijeenkomsten met gemeenten, bedrijfsleven en bewoners op de hoogte gehouden;
- d. 95% versie advies t.z.t. met CRO bespreken.

De heer Waeijen vraagt naar de relatie van bestaande CRO overleg structuren, zoals de Werkgroep Omgevingsafspraken, waar hinder beperkende maatregelen prominent op de agenda staan, met de als onderdeel van het verkenningsproces in te richten werkgroepen (zoals de Werkgroep hinderreductie). Hij acht het voorkomen van doublures van belang.

De heer Van der Wilt heeft vernomen dat de heer Van Geel inmiddels met verschillende geledingen binnen de CRO overleg heeft gehad en verzoekt de heer Van Geel ook spoedig met de CRO leden omwonenden overleg te voeren.

De heer Schröer ziet het verkenningsproces als een “communicatiekans” en vraagt naar het aanspreekpunt (postbus) van de heer Van Geel in dit proces. Spreker is voorts benieuwd naar het kader van de opdracht van de heer Van Geel: Zijn er beperkingen in de bandbreedte van het advies en zo ja welke?

De heer Van Geel antwoordt op de laatste vraag dat er geen beperkingen zijn in de bandbreedte van zijn advies en benadrukt nogmaals zijn onafhankelijke rol. Op het punt van de communicatie gaat hij mogelijkheden bekijken zoals gebruik van community app en het inrichten van een postbus.

Spreker antwoordt de heer Waeijen dat hij ook doublures wil vermijden en dat hij bij het in te stellen onderzoek naar hinder beperkende maatregelen afstemming met de genoemde CRO Werkgroep zal bezien. In de richting van de heer Van der Wilt geeft hij aan dat hij gesprekken met diverse stakeholders aan het voeren is, dat hij dezer dagen met omwonenden MAA aan tafel zit en dat hij daarna op korte termijn ook met de CRO leden omwonenden in overleg zal gaan.

De voorzitter dankt aansluitend de heer Van Geel, wenst hem succes en ziet uit naar een vervolgoverleg met hem in CRO verband.

5. Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid

De heren Smetsers, IJsselstijn en Hartjes verzorgen presentaties over de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (PAMV) en over Verkenning invoering geluidberekeningsmodel DOC29 voor regionale luchthavens. Hun presentaties worden als bijlagen bij het verslag gevoegd (CRO 20-025, PS).

De heer Waeijen geeft aan dat sinds enkele maanden geluidmetingen rondom MAA plaatsvinden en doet de suggestie MAA in het kader van dit programma als pilot voor meten en valideren van geluid te laten fungeren ook op het gebied van informatievoorziening en communicatie, een en ander met betrokkenheid van het Ministerie van I&W.

De heer Degenaar bepleit het belang van heldere communicatie over deze aanpak (meten, berekenen en valideren) voor omwonenden.

De heer Van der Wilt vraagt wat in de presentatie is bedoeld met “niet akoestische factoren” en wat de relatie is met het nieuwe Luchthavenbesluit, met name gelet op het feit dat de afronding van deze aanpak is voorzien na de start van de procedure voor het Luchthavenbesluit? Verder is het meten met zogenoemde klasse 1 of klasse 2 apparatuur volgens spreker een aandachtspunt. De heer Schröer wijst erop dat het niet alleen om MAA gaat, maar dat ook de geluidbelasting van de luchthavens AWACS-Geilenkirchen en Luik-Bierset relevant is en erbij zou moeten worden betrokken. De heer Sanders bepleit het MAA geluidmeetnet van Meerssen en de geluidproblematiek rondom Samco ook mee te nemen in de aanpak.

De heer Van der Sande wijst erop dat het meetnet rondom MAA een regionaal initiatief is waarbij de functie van de zes meetposten vooral is om geluidpieken in beeld te brengen en op basis van de meetresultaten mogelijkheden van hinderreductie te bezien. Naar hij heeft begrepen volstaat daartoe de klasse 2 apparatuur. De validatie als in de programmatische aanpak voorzien zou klasse 1 apparatuur vragen. Spreker kondigt verder aan dat de Werkgroep Omgevingsafspraken voornemens is een aantal breed toegankelijke kennissessies te organiseren, te beginnen met een kennissessie geluid begin april. De uitnodiging daarvoor wordt op korte termijn verzonden.

De heer IJsselstijn geeft aan dat deze presentaties ook bedoeld zijn om vragen en suggesties vanuit de regio op te halen en mee te nemen in het overleg met het consortium dat de aanpak verder moet uitrollen en in het verdere traject. Ook de GGD wordt hierbij betrokken. Ten aanzien van de relatie met de procedure van het Luchthavenbesluit merkt hij op dat deze procedure gewoon haar eigen tijdspad moet volgen en dat de geschetste Programmatische Aanpak een eigen proces met een langdurige doorlooptijd is. Met “niet akoestische factoren” is bedoeld op aspecten als kritische opstelling jegens luchtvaart en gebrekkig vertrouwen in de overheid.

Naar aanleiding van de presentatie over het nieuwe rekenmodel Doc29 vraagt de heer Albersen of dit ook gaat gelden voor de luchthavens van Geilenkirchen en Luik. De heer Hartjes antwoordt dat Geilenkirchen een militaire luchthaven is en dat het rekenmodel is bestemd voor de burgerluchtvaart. Militair verkeer blijft dus buiten beschouwing. Ten aanzien van Luik vliegverkeer meldt spreker dat elk land een zekere vrijheid heeft ten aanzien van de implementatie van het model en het dus kan zijn dat de Belgische implementatie enigszins afwijkt van de Nederlandse. De heer Waeijen en de voorzitter dringen er bij de heer IJsselstijn op aan dat terugkoppeling aan de CRO plaatsvindt over de aangedragen suggesties, de voortgang van het proces en de afspraken die in dit verband worden gemaakt. De heer IJsselstijn vraagt daarop naar het aanspreekpunt vanuit de CRO hiervoor. De vergadering besluit dat de CRO werkgroep Omgevingsafspraken als aanspreekpunt zal fungeren.

6. Ingekomen en uitgegane stukken

De vergadering stemt in met de voorgestelde afdoening van de stukken.

7. Verslag commissievergadering 19 december 2019

Refererend aan punt 7 op bladzijde 3 merkt de heer Van der Wilt op dat hij daar heeft gesproken over (minder hinder opleverende) klimprofielen en niet ook over naderingsprocedures.

Refererend aan punt 5 op bladzijde 4 merkt spreker op dat hij daar ten aanzien van hinder vliegverkeer Luik-Bierset heeft aangegeven dat de “oplossing op operationeel-technisch niveau met en bij de luchtverkeersleiders van Luik-Bierset wordt gezocht”. Dit om aan te geven dat de oplossing niet bij de LVNL ligt. De secretaris zegt toe het verslag op beide punten aan te passen.

Met inachtneming van genoemde wijzigingen stelt de vergadering het verslag vast.

8. Actiepuntenlijst

1. Concretiseren rol CRO in proces provinciale vertaling luchtvaartnota voor MAA op basis nader voorstel Provincie voor invulling fase 1 van dit proces. Actiepunt wordt aangehouden tot juni vergadering.
2. Gesprek met verkenner proces onder 1. genoemd in CRO arrangeren. Afgehandeld zie agendapunt 4.
3. Kwestie proefdraaien met straalmotoren bespreken in Werkgroep Omgevingsafspraken. Overleg is nog niet afgerond en staat op agenda Werkgroep.
4. Remote Tower Project LVNL in klein comité bespreken en daarna agenderen in CRO. Wordt geagendeerd voor CRO vergadering juni 2020.
5. Protocol aanpak dakpanschade aan CRO sturen. Toegezonden en daarmee afgehandeld.
6. In memo aan CRO uitsluitel verschaffen over nieuw startpunt vertrekkende toestellen. Memo door MAA aan CRO gestuurd en besproken bij agendapunt 9. Afgehandeld.
7. Binnen enkele weken na CRO vergadering bestuurlijk overleg gemeenten, provincie, MAABI beleggen ten behoeve van afhandelen actiepunten. Terugkerend actiepunt en blijft staan.

9. Stand van zaken baandremplwijziging MAA

Mevrouw Turfboer licht de actuele situatie toe aan de hand van haar memo aan de CRO van 18 februari (CRO 20-017). Zij markeert daarbij twee belangrijke stappen: het beperken van het baangebruik per 1 april 2019 van 2750 naar 2500 meter en het terugbrengen van de startpositie aan de zuidkant van de baan naar de oorspronkelijke positie van voor 2005, hetgeen betekent dat deze startpositie vanaf 27 februari jl. 150 meter in noordelijke richting is verplaatst.

De heer Van der Wilt is van oordeel dat in deze discussie, met name in de beslissing op bezwaar van het Ministerie van I&W in de lopende procedure, ten onrechte het beeld is geschapen dat MAA de regels zou hebben overtreden, waarbij MAA aanvoert altijd de geldende gebruiksregels van IL&T te hebben gevolgd. Spreker betoogt dat IL&T in de loop van de juridische procedure tot het inzicht is gekomen dat de toepassing en/of interpretatie van regelgeving door IL&T zelf moet worden gewijzigd en dat kan MAA niet worden verweten.

Mevrouw Turfboer acht het niet op haar weg liggen nu op de juridische details in te gaan, maar geeft aan dat I&W/IL&T op het standpunt staat dat strikt genomen sprake was van het overtreden van de gebruiksvergunning=Omzettingsregeling op grond van de Wet luchtvaart.

De heer Schoenmakers stelt de vraag aan de orde welke van de twee situaties (oude of nieuwe) voor omwonenden nu de meest wenselijke is en hoe dat kan worden bepaald. De heer Degenaar vult aan dat de meldingen van hinder (klachten) in deze een graadmeter kunnen zijn en dat hij zich kan voorstellen dat de CRO werkgroep meldingen en hinder dit zou kunnen monitoren en onderzoeken. Spreker roept daartoe de heren Schoenmakers en Sanders op ook hun verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van financiering Klachtenbureau (agendapunt 10) omdat genoemd monitoren en onderzoek ten dienste staat van hun inwoners. De vergadering verzoekt de Werkgroep Meldingen en Hinder de kwestie te monitoren en onderzoeken.

10. Standpunt gemeenten financiering klachtenbehandeling MAA

In reactie op de voorliggende notitie over knelpunten financiering klachtenbehandeling MAA en het verzoek aan gemeenten ook financieel te gaan bijdragen aan registratie, behandeling, analyse en rapportage door KICL van klachten MAA presenteert de heer Schoenmakers in een verklaring het standpunt van de gemeenten Beek, Meerssen en Maastricht. Hij voert daarbij aan dat het een regeling is waarvoor de gemeenten ten principale niet aan de lat staan, maar dat het belang van een integrale en onafhankelijke rol van KICL wordt onderschreven. De gemeenten verzoeken KICL voor 1 juli a.s. een procesvoorstel te doen voor het optimaliseren van de kwaliteit van het indienen van klachten inclusief een voorstel voor een klachtenanalyse die een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de ervaren overlast, een en ander tegen lagere kosten dan in de notitie voorgesteld. Dit voorstel kan in de ogen van de gemeenten aanleiding vormen voor vervolgoverleg, waarbij gemeenten op voorhand nog geen toezegging doen over hun bijdrage aan financiering KICL.

De heren Waeijen, Degenaar, Van der Wilt, Paul, Albersen en Schröer stellen vraagtekens bij de verklaring van de gemeenten. Zij voeren daarbij onder meer aan dat ook de gemeenten in deze hun verantwoordelijkheid moeten nemen, dat de verklaring ten onrechte suggereert dat voornamelijk sprake zou zijn van enkel registratie van meldingen, dat KICL samen met de CRO Werkgroep Meldingen en Hinder in elke kwartaalrapportage verslag doet van de uitgevoerde analyse en voorstellen doet ter beperking van vermijdbare hinder, dat gemeenten als zij een verdere verdiepingsslag wensen dan ook concreet moeten aangeven hoe die verdiepingsslag er hun ogen uit moet zien en dat ook gemeenten elders in den lande rondom de grotere luchthavens hun verantwoordelijkheid nemen en bijdragen in de financiering van klachtenbehandeling c.a. Verschillende van genoemde sprekers dringen aan op bestuurlijk overleg hierover op korte termijn met de betrokken gemeenten.

De heer Van der Sande vult aan dat in zijn ogen meerwaarde, met name in de sfeer van analyse en voorstellen voor hinderreductie, kan worden gerealiseerd door de CRO werkgroep Meldingen en Hinder en de CRO werkgroep Omgevingsafspraken aan elkaar te koppelen.

De voorzitter stelt vast dat deze kwestie nu al bijna twee jaar op tafel ligt en dat de urgentie van een oplossing steeds nijpender wordt. Hij is bereid in overleg met betrokkenen naar een oplossing te zoeken en zal daartoe op korte termijn bestuurlijk overleg met de gemeenten entameren. De heer Schoenmakers geeft aan in te stemmen met het voorstel van de voorzitter.

11. Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid: Meldingenoverzicht vierde kwartaal 2019 en jaarcijfers 2019 en 13. Overzicht extensies december 2019 en januari 2020

De secretaris licht als voorzitter van de Werkgroep Meldingen en Hinder de voorliggende stukken in het kort toe en meldt dat de RUD voornemens is ook een periodiek overzicht van de meldingen grondgebonden klachten MAA op te gaan stellen en dat het RUD overzicht dan samen met het kwartaaloverzicht van de Werkgroep aan de CRO wordt voorgelegd.

Gelet op het overzicht vierde kwartaal en de jaarcijfers stelt de heer Roeven vast dat een correlatie tussen vliegbewegingen en klachten/meldingen ontbreekt. MAA heeft aldus spreker het afgelopen jaar vele impulsen tot beperking hinder geïmplementeerd, het aantal bewegingen daalt, het aantal extensies is gehalveerd en de klachten stijgen exponentieel. Spreker acht het wenselijk dit nader te onderzoeken.

De heer Van Leeuwen meldt dat de LVNL vooruitlopend op een mogelijke toekomstige toepassing van de CDA (Continuous Descent Approach) naderingsprocedure zogenaamde "transities" heeft ingevoerd, die nagenoeg hetzelfde effect hebben. Toepassing van deze procedures leidt tot hinderbeperking van de omgeving.

In de paragraaf over afwijkingen voorgeschreven vetrekroute (bladzijde 6 van het rapport) heeft de heer Van der Wilt gezien dat 14 van de 17 SID afwijkingen in opdracht of met toestemming van de LVNL hebben plaatsgevonden, waarvan 8 vanwege weersomstandigheden. Spreker vraagt naar de

reden van de overige 6? De heer Van Leeuwen antwoordt dat de reden het verkeersbeeld op dat moment, dat wil zeggen conflicterend vliegverkeer was.

De heer Van der Sande acht uit een oogpunt van synergie en efficiency de samenvoeging van de Werkgroep Meldingen en Hinder en de Werkgroep Omgevingsafspraken wenselijk. De voorzitter stelt voor dit aan beide werkgroepen voor te leggen, waarbij hij aantekent dat het aan de beide werkgroepen is hierover een beslissing te nemen. De secretaris zegt toe het voorstel in beide werkgroepen te bespreken. Aansluitend stelt de vergadering het meldingenoverzicht vierde kwartaal 2019 vast.

12. Werkgroep Omgevingsafspraken: Terugkoppeling stand van zaken

De secretaris als voorzitter van de Werkgroep sinds enkele weken geeft een terugkoppeling en stipt daarbij de volgende punten aan: Eerste ervaringen met en rapportage over Sensornet geluidmeetnet, het organiseren van breed toegankelijke kennissessies te beginnen met kennissessie geluid in april, proefdraaien met straalmotoren en overzicht RUD van grondgebonden klachten, Remote Tower Project (Centralised Base) LVNL en ervaringen community tool omgeving MAA. De heer Waeijen vult nog aan de voorgenomen grootschalige baanvernieuwing op MAA in 2021, waarvan hij ook in de Werkgroep reeds melding heeft gemaakt en die hij ook verder in de Werkgroep zal bespreken.

De heer Van der Sande gaat nader in op de community tool, de ontvangen opmerkingen van de deelnemers aan de proef die onder andere aanleiding vormen voor een vereenvoudigingsslag van de gebruikte teksten en in zijn algemeenheid voor verdere optimalisering van de tool. Spreker geeft verder aan dat de verdere uitrol over 1500 personen in het voorjaar zal plaatsvinden. De heer Van der Wilt heeft nog enige wensen voor optimalisering van het overzicht van de RUD over de grondgebonden klachten. Afgesproken wordt deze aan de RUD kenbaar te maken.

De voorzitter rondt het agendapunt hiermee af.

14. Voorstel aan CRO inzake onderzoek elektrisch vliegen op MAA

De heren De Gijsel en Schröer lichten hun voorstel toe en bepleiten namens de Natuur- en Milieufederatie Limburg een plan van omschakeling richting elektrisch vliegen met een concreet tijdspad. Sprekers achten dit een kans voor MAA om "zich opnieuw uit te vinden", een niche in de markt aan te boren en tegelijk goodwill in de omgeving te kweken. De intentie van het voorstel wordt door de vergadering unaniem positief ontvangen. De heer Roeven spreekt de bereidheid uit om samen met relevante partners als de RWTH Aachen serieus naar elektrische opties te kijken. De heren Sanders, Albersen en Van der Sande bepleiten ook het streven naar een transformatie in de richting van vergroening en verduurzaming.

De heer Waeijen maakt melding van een proefdraaisessie met nieuwe elektrische APU apparatuur op korte termijn en van een te starten studie naar elektrisch taxiën. De heer Van Leeuwen staat positief tegenover elektrisch taxiën, ten aanzien van elektrisch vliegen stelt hij wel de randvoorwaarde van veiligheid. De heren De Gijsel en Schröer bepleiten alertheid en voortvarendheid en geven aan dat er meer kapers op de kust zijn in het dossier elektrisch vliegen. Gehoord de gedachtewisseling stelt de voorzitter voor een onderzoek naar elektrisch vliegen onderdeel te maken van het verkenningsproces onder leiding van de heer Van Geel en daar in dat verband ook prioriteit aan te geven. Aldus wordt besloten.

15. Jaarverslag 2019

De heer Van der Wilt stelt voor in het jaarverslag onder "Omgevingsafspraken" ook melding te maken van het bezoek van de Werkgroep aan de Vliegbasis Eindhoven en het geplande vervolgbezoek aan Eindhoven Airport. De secretaris zegt dit toe. De heer Roeven verzoekt het jaarverslag voortaan niet openbaar te maken voordat de vergadering het heeft vastgesteld. De voorzitter zegt dit toe.

Met in achtneming van de voorgestelde wijziging stelt de vergadering het jaarverslag vast.

16. Rondvraag en sluiting

De heer Schoenmakers vraagt wanneer het Remote Tower Project LVNL in de CRO wordt toegelicht. De secretaris antwoordt dat dit wordt geagendeerd voor de vergadering van 25 juni a.s.

De heer Sanders beveelt de vergadering aan terdege kennis te nemen van het in het kader van de proefcasus Eindhoven Airport opgestelde rapport over hinder beperkende maatregelen.

De heren Albersen en Paul benadrukken dat in hun ogen de voorgenomen Luchtruimherziening internationaal moet worden bekeken en wijzen daarbij op de nabijheid en hinder van de luchthavens Luik-Bierset en Geilenkirchen. Beide sprekers betreuren het dat de rijksoverheid kennelijk alleen de nationale optiek hanteert.

De heer Degenaar doet de suggestie om toestellen, met name die van Corendon, op één motor te laten taxiën om aldus de hinder te beperken. De heer Jense beaamt deze suggestie en geeft aan dat MAA daarover met Corendon in overleg is.

Niets meer aan de orde zijnde rondt de voorzitter af onder dankzegging aan alle aanwezigen en sluit de vergadering.