

CRO 20-054

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

25 JUNI 2020 PROVINCIEHUIS MAASTRICHT

Aanwezig:

De heer H. Meijers	Voorzitter
De heer C. Degenaar	Omwonenden
De heer H. van der Wilt	Omwonenden
De heer S. Paul	AOPA
De heer H. Albersen	Omwonenden
Mevrouw S. Everts	Omwonenden
De heer B. Kuiper	Bedrijven MAA
Mevrouw M. van der Pal	Luchtverkeersleiding Nederland
De heer M. van Leeuwen	Luchtverkeersleiding Nederland
De heer G. Waeijen	MAA Beheer en Infrastructuur BV
De heer F. Latour	Maastricht Aachen Airport
De heer K. Schröer	Natuur en Milieufederatie Limburg
De heer P. Sanders	B&W Meerssen
De heer H. Dassen	Gemeente Maastricht
De heer M. van der Sande	Provincie Limburg
Mevrouw M. Duijvestijn	Klachtenbureau Luchtverkeer
De heer P. van Geel	Van Geel Consultancy
De heer P. Simons	Secretaris

Verhinderd:

De heer J. van den Akker	Gedeputeerde Staten van Limburg
De heer H. Counet	Bedrijven MAA
De heer J. Roeven	Maastricht Aachen Airport
De heer H. Schoenmakers	B&W Beek
Mevrouw V. Heijnen	B&W Maastricht

1. Opening

De vergadering wordt geopend, de voorzitter heet allen welkom en meldt de berichten van verhindering.

2. Vaststellen agenda vergadering

De voorgestelde agenda wordt vastgesteld.

3. Mededelingen

De secretaris geeft aan dat Corendon een verzoek heeft ingediend lid te worden van de CRO en dat de voorzitter en hij op korte termijn hierover met de heer Boogerd van Corendon overleg hebben. De CRO wordt bij de verdere voortgang betrokken.

4. Ingekomen en uitgegane stukken

De vergadering besluit de ingekomen en uitgegane stukken conform het voorstel te behandelen.

5. Update actuele ontwikkelingen MAA en MAABI

De heer Latour licht toe dat Corendon en Ryan Air op korte termijn de operaties vanaf MAA gedeeltelijk zullen hervatten, waarbij Corendon vooralsnog geen vroege en late vluchten zal uitvoeren. De passagiersterminal is de afgelopen tijd "COVID 19 proof" ingericht, de passagiersafhandeling is aangepast en alle passagiers dienen verplicht mondkapjes te dragen vanaf binnenkomst terminal tot aan bestemming. Spreker geeft verder aan dat het vrachtvervoer zich in mei en juni gunstig heeft ontwikkeld ten opzichte van het voorgaande jaar (toename mei 2020 met 13% ten opzichte van mei 2019 en juni 2020 61% ten opzichte van juni 2019). Aanvankelijk betrof het in belangrijke mate Corona gerelateerde vracht, maar nu is het weer vooral reguliere vracht. De belangrijkste vervoerders Qatar Airlines en Ethiopian Airlines hebben aangegeven op MAA te willen blijven. Spreker acht het van belang dat Nederland naast Schiphol over een tweede vrachtluchthaven blijft beschikken. De heer Van der Wilt vraagt of het afzien van vluchten in vroege ochtend en late avond door Corendon tijdelijk (vanwege Corona) of permanent is?

De heer Latour antwoordt dat Corendon een aanpassing van het schema beziet afhankelijk van het herstel van het passagiersvervoer en de verdere ontwikkelingen rondom het COVID 19 virus. Op de vraag van de heer Van der Wilt is dus nu nog geen eenduidig antwoord te geven.

Mevrouw Everts schat in dat het passagiersvervoer betrekkelijk snel weer zal aantrekken met als gevolg aanzienlijk meer vliegbewegingen dan in de afgelopen maanden ook omdat de toegestane hoeveelheid geluid lang niet is gebruikt. De heer Latour acht dit vooralsnog een theoretische discussie omdat in zijn ogen in hoge mate onzeker is of het passagiersvervoer weer naar het oude niveau zal terugkeren.

De heer Waeijen schetst enkele projecten voor 2020 en 2021 zoals APU, vernieuwen platformverlichting, nieuwe parkeerplaats en onderhoud start- en landingsbaan. Als gevolg van Corona is de opvolger van de APU nog niet in gebruik. Planning is nu dat dit half juli zal geschieden. De verlichting op de verschillende platforms dient ook te worden vernieuwd. Planning is in de loop van 2021 een nieuwe parkeerplaats P7 aan de Vliegveldweg te realiseren. Voor 2021 is ook grootschalig onderhoud van start- en landingsbaan voorzien. Een extern bureau wordt ingeschakeld om te bezien hoe dit het beste kan gebeuren met zo beperkt mogelijke hinder voor de omgeving en zo min mogelijke beperkingen van de vluchtoperaties vanaf MAA. Ook de omgeving wordt hierbij nadrukkelijk betrokken waarbij kennis en creatieve inbreng van een ieder op prijs wordt gesteld.

De heer Degenaar vraagt aandacht voor het dimmen van de lichtmasten in de nachtelijke uren om de hinder voor de omgeving te beperken, de heer Albersen bepleit te bezien hoe de geluidsoverlast van parkeerterrein P7 kan worden afgeschermd. De heer Waeijen zegt toe naar de mogelijkheden te zullen kijken. Besloten wordt dit in de Werkgroep Omgevingsafspraken te agenderen.

6. Centralised Base Project Luchtverkeersleiding Nederland

Mevrouw Van der Pal verzorgt een presentatie over het project (zie bijlage CRO 20-055), waarbij de luchtverkeersleiding voor de luchthavens Maastricht en Groningen wordt geconcentreerd op Schiphol. De werving van nieuwe luchtverkeersleiders is in gang gezet. Medio 2021 start de opleiding van de luchtverkeersleiders voor de nieuwe situatie. De invoering van Centralised Base is voorzien voor het eerste kwartaal 2022. 7 juli aanstaande organiseert de LVNL een webinar over het project voor belangstellenden.

In de vergadering leven bij vele leden vragen over het project, met name over de risico's voor de veiligheid van het vliegverkeer, over het risico op sabotage van de cameramast, over de capaciteit en het niveau van de aan de luchthavens Maastricht en Groningen te bieden dienstverlening en over de privacy van omwonenden. De leden Van der Wilt, Degenaar, Everts, Paul, Dassen, Sanders, Schröer, Waeijen en Latour verwoorden deze gevoelens, waarbij de heren Waeijen en Latour wel het goede overleg met de LVNL memoreren.

De volgende vragen zijn in de vergadering aan de LVNL gesteld:

1. Heeft de LVNL een zogenaamde VEMER uitgevoerd, dit is een Veiligheids, Efficiency en Milieu Effect Rapportage? Zo ja, wat zijn de resultaten en mag de CRO een afschrift ontvangen?;
2. De opzet van de Remote Tower/Centralised Base was gestoeld op innovatie en het eigen maken van nieuwe technieken. In de eerste slide wordt gelijk gesproken over "reduced costs". Blijkbaar zijn toch de kosten van belang. Welke kosten zijn gemoeid met het project en op welk moment wordt er terugverdiend? Gaarne een overzicht?;
3. Er bestaan grote zorgen over de capaciteit, ook voor General Aviation (GA). Op Saarbrücken werd GA gelijk aan banden gelegd. Hoe zit dit met het LVNL RTC project?;
4. Groningen heeft thans 200-300 bewegingen per dag. Is RTC/CB geschikt voor de afwikkeling van deze aantallen, het is immers ontwikkeld voor de afhandeling van een enkele IFR (instrument) vliegbeweging op een rustige satelliet luchthaven. Hoe ziet LVNL dit?;
5. Corona heeft ons geleerd dat we niet op elkaars lip moeten gaan zitten. LVNL concentreert nu al haar medewerkers in één gebouw. Is dit wel handig? Hoe ziet LVNL dit?;
6. Corona heeft gezorgd voor het opdrogen van fondsen in inkomsten bij LVNL. Schrappen van projecten lijkt aan de orde. Waarom dit project niet?;
7. In de presentatie is gesproken over het toevoegen van labels aan de vliegtuigen op het scherm van de torenverkeersleider. Lage radardekking is echter niet altijd beschikbaar. Hoe lost LVNL dit op?;
8. Er is gesproken over obstakelvlakken bij de bouw van een parkeergarage op MAA. Gelden deze vlakken ook bij de bouw van een 38 meter hoge cameramast?;
9. Telefoonmasten zijn recentelijk in brand gestoken. Hoe zit het met de beveiliging van de cameramast en de kans op sabotage?;
10. Is er geen andere mogelijkheid de regionale luchtverkeersleiding financieel te ondersteunen, bijvoorbeeld uit NEDAB budget van de provincie?;
11. Is het een onomkeerbaar traject?;
12. Zorgen over privacy. Hoe garandeert LVNL dat men met de camera's die een groot bereik hebben niet bij burgers of bedrijven op MAA naar binnen kijkt?;
13. Grote zorgen om capaciteit en milieu bij Multiple-Remote. Als de verkeersleider een ambulancevlucht op Groningen afhandelt, moeten op MAA mogelijk toestellen in de wacht worden gezet voordat ze kunnen starten of landen. Absoluut ongewenst uit een oogpunt van milieu, capaciteit en efficiency, hoe lost LVNL dit op?;
14. Waarom concentreert LVNL al haar activiteiten in één centrum? Uit tactische overwegingen niet erg doordacht;

15. Hoe wordt adequate en tijdige ondersteuning door de technische dienst, bijvoorbeeld in het geval van een defect aan het systeem, geborgd?

Bovenstaande vragen zullen op verzoek van de voorzitter door de LVNL voor de volgende vergadering worden beantwoord. De voorzitter wil, mede gelet op de tijd, nu geen verdere inhoudelijke discussie. Hij heeft aan de presentatie, de gestelde vragen en de eerste reactie van de LVNL hierop wel het gevoel overgehouden dat het Centralised Base een onomkeerbaar project is ("trein gaat door"). Hij stelt voor dat de ingestelde Werkgroep aan de slag blijft, dat LVNL regelmatige terugkoppeling aan de CRO blijft borgen en dat de CRO na de beantwoording van de vragen beziet of zij over het project nog schriftelijk richting de Minister van IenW zal reageren. Aldus wordt besloten.

7. Verslag Commissievergadering 5 maart 2020

De heer Van der Wilt verzoekt onder punt 9 (bladzijde 4) achter de passage met de inbreng van mevrouw Turfboer toe te voegen: "In antwoord op een vraag van de heer Van der Wilt beaamt mevrouw Turfboer dat MAA steeds de regels van ILenT heeft gevolgd". Voorzitter en secretaris zeggen dit toe. Met inachtneming van deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

Naar aanleiding van punt 11. (bladzijden 5 en 6) over toepassen transities door LVNL bepleit de heer Van der Wilt bij LVNL het hanteren van de CDA (glijvluchtnadering) voor landen op baan 03 (nadering vanuit zuiden/Eijsden-Margraten) zo enigszins mogelijk. De heer Van Leeuwen antwoordt dat dit afhankelijk is van aanwezigheid Luik-Bierset verkeer.

Naar aanleiding van punt 16. (rondvraag bladzijde 7) bij de passage over het taxiën op een in plaats van twee motoren merkt de heer Van der Wilt op dat het zijns inziens nog maar de vraag is of taxiën op een motor minder hinder oplevert. Mevrouw Everts vult aan dat de maatregel die de minste impact op de omgeving heeft de voorkeur verdient. De heer Van der Sande zegt toe dit mee te nemen naar de Werkgroep Omgevingsafspraken.

8. Actiepuntenlijst

1. Concretiseren CRO rol als adviseur in verkenningsproces de heer Van Geel: geagendeerd onder agendapunt 9. Actiepunt afvoeren.
2. Proefdraaien met straalmotoren bespreken in Werkgroep Omgevingsafspraken. Staat nog open, bespreken in Werkgroep.
3. Centralised Base LVNL agenderen in CRO. Zie agendapunt 6. Punt wordt geactualiseerd op basis bespreking CRO vandaag.
4. Regulier bestuurlijk overleg na elke CRO vergadering t.b.v. uitvoeren actiepunten. Geschied na elke CRO vergadering, punt wordt hier afgevoerd.
5. Mogelijk samengaan CRO werkgroepen. Secretaris bespreekt dit als voorzitter in beide werkgroepen. Afronding voor volgende commissievergadering.
6. Bestuurlijk overleg Voorzitter met wethouders Beek, Meerssen en Maastricht over financiering KICL entameren en aan CRO terugkoppelen. Overleg is geweest, zie verder agendapunt 11. Punt is in deze vorm afgehandeld.
7. Elektrisch vliegen en taxiën op MAA inhoudelijk agenderen in verkenningsproces de heer Van Geel. Wordt toegezegd en punt kan daarmee hier worden afgevoerd.

9. Verkenningproces toekomst MAA en procesrol CRO

De heer Van Geel verzorgt een presentatie aan de hand van sheets die als bijlage bij het verslag worden gevoegd (zie bijlage CRO 20-056). Hij schetst daarbij de hoofdlijnen en de betrokkenheid van de CRO bij de verschillende procesfasen, uiteindelijk resulterend in zijn advies aan GS in november of december 2020. Spreker onderscheidt de volgende fasen:

1. Consultatie Challengegroep, maart-mei 2020
2. Onderzoeken feiten en bandbreedte, juni-augustus 2020
3. Afstemming resultaten onderzoeken en doorrekenen scenario's, september-oktober 2020.
4. Afronding en advies, november-december 2020.

De heer Van Geel geeft aan dat hij op grond van feiten het gesprek met elkaar wil aangaan, waarbij overeenstemming c.q. een door alle partijen gedragen advies niet is vereist. Gezamenlijk gesprek vindt met name in de Challengegroep plaats. Daarnaast functioneren drie (inhoudelijke) werkgroepen: Werkgroepen hinderreductie, economische betekenis en innovatie/duurzame luchtvaart. Op basis van resultaten werkgroepen worden enkele scenario's doorgerekend. Elementen en informatie uit de werkgroepen worden ook in de Challengegroep besproken.

Spreker ziet procesrol c.q. betrokkenheid CRO als drieledig, waarbij zijn onafhankelijke verkennerrol geborgd blijft::

- a. Hij is elke CRO vergadering aanwezig om kennis te nemen van gedachtewisselingen ("luisteren");
- b. Wisselwerking realiseren van signalen uit de CRO met bevindingen in kader eigen verkenningproces;
- c. Concept eind - advies ("95% versie") aan CRO voorleggen om CRO daarop te laten reflecteren.

Verschillende sprekers beschouwen het verkenningproces als een veel belovend traject. Er wordt wel aandacht gevraagd voor het zoveel mogelijk op tafel krijgen van de verschillende gezichtspunten en het leggen van verbinding met de ontwerp-luchtvaartnota. De verschillende scenario's worden met belangstelling tegemoet gezien. Op een vraag van de heer Kuiper of ook nog overleg met de bedrijven op MAA, als niet in Challengegroep vertegenwoordigd zijnde partij, plaatsvindt antwoordt de heer Van Geel bevestigend en voegt daaraan toe dat hij ook nog overleg zal voeren met de gemeentebesturen. De voorzitter bedankt de heer Van Geel en sluit het agendapunt af.

10. Luchtvaartnota en procesafspraken CRO

Na een korte gedachtewisseling wordt op voorstel van de voorzitter besloten, mede gelet op de vele verschillende standpunten, nu geen inhoudelijke discussie over de ontwerp-luchtvaartnota te voeren maar de procesafspraken te maken de zienswijzen op de ontwerp-luchtvaartnota van de verschillende CRO partijen via het secretariaat met elkaar te delen.

11. Financiering Klachten- en Informatiecentrum Luchtverkeer (KICL)

De voorzitter maakt melding van het bestuurlijk overleg dat hij hierover met de wethouders van de drie gemeenten recentelijk heeft gevoerd en waarin hij het belang van continuering van KICL met behoud van het huidige serviceniveau heeft benadrukt. Dit belang verlangt in zijn ogen ook een financiële bijdrage van de gemeenten.

De heer Sanders geeft aan dat de Colleges van B&W van Beek, Maastricht en Meerssen op korte termijn een besluit zullen nemen. De heren Degenaar en Van der Wilt dringen aan op spoedige positieve besluitvorming van de gemeenten, waarbij de heer Degenaar aantekent dat als gevolg van financiële krapte bij KICL nu ook weer geen meldingenrapport over het eerste kwartaal 2020 beschikbaar is. Hij acht dit ook naar de omgeving en omwonenden toe een onacceptabele situatie. De voorzitter dringt bij de heer Sanders aan op besluitvorming binnen een maand na heden.

12. ILenT handhavingsrapportage MAA 2019

De heer Latour stelt met voldoening vast dat uit de rapportage blijkt dat de luchthaven de vereiste gegevens volledig en tijdig heeft aangeleverd, dat geen grenswaarden zijn overschreden en dat geen onrechtmatigheden bij circuitvluchten en vertrekprocedures zijn geconstateerd en tekent daarbij aan dat in het verslagjaar ILenT veel controles op MAA heeft uitgevoerd. De heer Van der Wilt is van oordeel dat gelet op de voorgeschiedenis op het punt van de startbaanlengte en de startpositie (herhaaldelijk in de CRO aan de orde geweest) het vreemd is dat ILenT niet ingaat op het eigen enigszins vreemde functioneren in deze. De vergadering neemt de rapportage vervolgens voor het overige voor kennisgeving aan.

13. Werkgroep Omgevingsafspraken: Terugkoppeling stand van zaken

De secretaris geeft als voorzitter van de Werkgroep een terugkoppeling van de recente vergadering waarin is gesproken over de geluidrapportage Sensornet/RUD over meetpunten MAA, het dossier proefdraaien en de ervaringen met de online community tool en de verdere uitrol hiervan over een groter aantal deelnemers. De Werkgroep heeft besloten begin juli een extra vergadering te houden waarin met name de opzet van de geluidrapportage Sensornet/RUD en de voortgang PIP (vergunning nieuwe proefdraailocaties) wordt geagendeerd.

14. Overzicht extensies januari tot en met mei 2020

In de eerste vijf maanden van 2020 zijn acht extensies verleend. De extensieoverzichten geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen vanuit de vergadering.

15. Verzoek burgerinitiatief Omwonenden MAA om CRO lidmaatschap

De voorzitter licht het verzoek van de voorzitter van het burgerinitiatief Omwonenden MAA om met twee leden vanuit de direct omwonenden in de CRO te mogen toetreden toe. Spreker geeft daarbij aan dat hij het verzoek niet zal inwilligen en het burgerinitiatief op korte termijn daarover schriftelijk zal informeren. Belangrijke argumenten daarbij zijn dat de omwonenden reeds met vier leden in de CRO zijn vertegenwoordigd en dat deelnemers aan het burgerinitiatief, inclusief direct omwonenden, geen gebruik hebben gemaakt van eerdere mogelijkheden om op (publiek kenbaar gemaakte) vacatures voor CRO leden omwonenden te reflecteren. De toelichting van de voorzitter geeft de vergadering geen aanleiding tot nadere opmerkingen.

16. Rondvraag en sluiting

De heer Kuiper vraagt wie de waarde en de kwaliteit van de online community tool beoordeelt en welke criteria daarbij worden gehanteerd? Spreker bepleit een evaluatie van de tool in de CRO. Besloten wordt dit punt voor de volgende vergadering te agenderen.

De heer Paul merkt op dat de in flightradar gemelde vlieghoogte vaak niet juist is en waarschuwt voor uitspraken over vlieghoogte op basis van flightradar informatie.

Mevrouw Everts informeert bij de voorzitter naar de sollicitatieprocedure voor het nieuwe plaatsvervangende CRO lid omwonenden. De voorzitter geeft aan dat de beperkingen als gevolg van Corona tot vertraging hebben geleid en is voornemens de procedure op korte termijn te starten.

Hij wenst vervolgens alle aanwezigen een prettige vakantie en sluit de vergadering.