

CRO 21-001

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

26 NOVEMBER 2020 VIDEOVERGADERING

Aanwezig:

De heer H. Meijers	Voorzitter
De heer G. Waeijen	MAA Beheer en Infrastructuur BV
De heer H. Albersen	Omwonenden
De heer C. Degenaar	Omwonenden
Mevrouw S. Everts	Omwonenden
De heer H. van der Wilt	Omwonenden
De heer H. Schoenmakers	B&W Beek
De heer G. IJff	B&W Meerssen
De heer H. Dassen	Gemeente Maastricht
De heer S. Paul	AOPA
De heer M. Boogerd	Corendon
De heer F. Latour	Maastricht Aachen Airport
De heer R. Jense	Maastricht Aachen Airport
De heer M. van der Sande	Provincie Limburg
De heer C. Schröer	Natuur en Milieufederatie Limburg
Mevrouw M. Duijvestijn	Klachtenbureau Luchtverkeer
De heer P. van Geel	Van Geel Consultancy
De heer P. Simons	Secretaris

Verhinderd:

Mevrouw V. Heijnen	B&W Maastricht
De heer J. van den Akker	Gedeputeerde Staten van Limburg
De heer B. Kuiper	Bedrijven MAA
De heer J. Roeven	Maastricht Aachen Airport
De heer M. van Leeuwen	Luchtverkeersleiding Nederland

1. Opening

De voorzitter heet allen welkom bij deze extra CRO vergadering. Mevrouw Heijnen en de heren Roeven en Van den Akker hebben zich afgemeld. De voorzitter geeft daarna het woord aan de heer Van Geel voor een toelichting op de stand van zaken van zijn adviestraject.

2. Adviestraject ontwikkelperspectief Maastricht Aachen Airport

De heer Van Geel schetst de opzet van zijn advies (zie ook de eerder toegezonden handouts van zijn presentatie, stuk CRO 20-080). Hij zal een relatie leggen met de onlangs door het kabinet vastgestelde Luchtvaartnota en wijst erop dat luchtvaart een volatiele markt is en dat gevoegd bij de Corona pandemie het toekomstperspectief voor passagiers- en vrachtvervoer altijd onzekerheden zal kennen. Het in het kader van zijn verkenning opgestelde rapport van het bureau Ecorys schetst een positief perspectief voor vrachtvervoer op MAA, maar acht het perspectief voor het passagiersvervoer onzekerder. Het rapport wijst ook op de negatieve effecten in de vorm van hinder en milieubelasting en mogelijk negatieve gevolgen voor (delen van) de toeristische sector.

Spreker schetst dat de Luchtvaartnota uitgaat van een sturing door het rijk op regionale luchthavens ook op het vlak van hinderreductie met de optie van een reductieplafond en als algemene uitgangspunt dat “groei moet worden verdiend” in de zin dat eerst hinderreductie in beeld moet worden gebracht alvorens groei mogelijk is. De rijksoverheid geeft vanuit haar publieke taak aan wat zij verantwoord acht, zij biedt een kader maar geen gedetailleerde invulling.

In zijn algemeenheid geeft spreker aan dat hij in zijn advies zal ingaan op de ontwikkelrichting voor MAA, de economische impact en het perspectief van MAA, het sturingsmodel, de maatregelen om te sturen op aantal ernstig gehinderden, overige hinder beperkende maatregelen, een duurzaam en innovatief MAA en de overlegstructuur. De sturing op hinderreductie is bij de meeste Nederlandse luchthavens waaronder MAA vooralsnog gericht op het aantal ernstig gehinderden binnen de 48 Lden contour. Er wordt nog gezocht naar andere instrumenten om de hinder te beperken, waarbij ook andere milieu indicatoren worden ontwikkeld. De toekomstige overlegstructuur is met name ook voor de CRO relevant en spreker zal in dit kader het overlegmodel bij de luchthavens Eindhoven en Schiphol schetsen.

Na de presentatie biedt de voorzitter de vergadering gelegenheid voor vragen aan de heer Van Geel. De heer Van der Wilt vraagt mede gezien de Luchtvaartnota waar de sturing op hinderreductie op is gericht: enkel handhaving van toegestane geluidniveau (handhavingpunten) of ook maximering van het aantal bewegingen met groot handelsverkeer?

Spreker wijst verder op een rapport van de Breda University over de omgevingseffecten van vliegverkeer in Zuid-Limburg. Het rapport is in de Challengegroep besproken. Spreker wijst erop dat het rapport geheel voorbijgaat aan de impact van Luik-Bierset verkeer. Hij heeft in de Challengegroep deze omissie ook reeds aan de orde gesteld en acht de daar door hem aan de opsteller van het rapport gestelde vragen onvoldoende beantwoord. Omdat het rapport in het Verkenningsproces van de heer Van Geel een rol speelt, wil hij zijn waarschuwend kanttekening ook nu plaatsen.

De heer IJff bepleit toepassing van het ALARA principe bij alle te maken afwegingen en wenst de mogelijkheden van vlootvernieuwing terdege te bezien. Hij vraagt hoe en door wie hierop kan worden gestuurd? Spreker acht de mogelijkheden van de overheid in deze beperkt.

De heer Schröer wijst op het belang van draagvlak voor MAA in de omgeving en bepleit in het advies de effecten van geluidhinder MAA inzichtelijk te maken (hoe vaak gevlogen en wanneer?) en aandacht te besteden aan het klimaat, zoals emissies van CO2 en stikstof. Spreker acht het ook van belang dat het advies ingaat op de betekenis van het vliegveld voor de regio (noodzaak?), de context mede gelet op de vele andere vliegvelden in de buurt en de innovatieve mogelijkheden richting duurzaamheid. Hij bepleit verder een heldere uiteenzetting over de verantwoordelijkheidstoedeling, wie is waarvoor verantwoordelijk?

De heer Albersen stelt vraagtekens bij de betrokkenheid van de CRO in het verkenningsproces en acht deze vanaf het begin onderbelicht.

De heer Jense is enigszins geschrokken van het genoemde reductieplafond en wijst op de vele inspanningen van MAA op het gebied van hinderreductie in de afgelopen dertig jaar.

Mevrouw Everts acht de stap van geluidcontouren naar beperking van het aantal ernstig gehinderden niet helder en ziet dit graag nader uitgewerkt in het advies, waarbij ook beperking van het aantal vluchten moet worden meegenomen. Zij bepleit verder om de reductiedoelstelling te relateren aan de situatie van 2019 en niet aan de vergunde situatie. Ten aanzien van de gedachtevorming over de overlegstructuur stelt spreekster betrokkenheid van de Stichting ABREL op prijs.

De heer Paul legt op een tweetal punten een relatie met de Luchtvaartnota: de sturing op hinder en het inbedden van lasten en lusten van MAA in de Limburgse samenleving. Hij wijst daarbij evenals de heer Van der Wilt op de lasten van de luchthaven Luik-Bierset voor Zuid-Limburg. Die zullen in zijn ogen blijven en in een situatie zonder MAA zelfs toenemen.

De heer Van Geel geeft in zijn antwoord richting de heer IJff aan dat hij de toepassing van het ALARA principe omarmt en het belang van vlootvernieuwing onderkent. Tegelijkertijd zijn de sturingsmogelijkheden van de overheid in deze beperkt. Ook als reactie op andere sprekers wijst de heer Van Geel in dit kader op het op grond van EU regelgeving kunnen verbieden van de meest lawaaiige toestellen en op het instrument van de havengelden. Het bepalen van de oppervlakte van een contour is een sturingsinstrument en als dit onvoldoende soelaas biedt het sturen op aantallen eveneens. Ook de Luchtvaartnota noemt een slot op vluchten als ultimatum sturingsinstrument. Richting de heer Van der Wilt geeft de heer Van Geel aan dat hij het genoemde onderzoek van de Breda University op zijn waarde zal bezien.

Als reactie op de heer Albersen is de heer Van Geel van oordeel dat de CRO vanaf het begin betrokken is bij het proces, rekening houdend met Corona gerelateerde beperkingen, en dat zijn intentie vanaf de start is geweest om alle relevante stakeholders te betrekken.

In antwoord op de heer Schroer beaamt de heer Van Geel dat de betekenis van de luchthaven voor de regio de afgelopen jaren onvoldoende duidelijk is geweest. Spreker zal in zijn advies dan ook het kiezen van een helder profiel bepleiten, inclusief een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden, MAA en MAABI.

Met het oog op de toekomstige overlegstructuur geeft de Luchtvaartnota ook aan dat de positie van de CRO moet worden versterkt. De heer Van Geel is voornemens in zijn advies aan te geven welke functies in de nieuwe structuur een plaats zouden moeten krijgen, maar gaat niet voorschrijven wat de CRO exact zou moeten doen. Wel beoogt hij door de regio op te pakken suggesties bij de verdere uitbouw van de CRO aan te dragen.

Reagerend op de eerste vraag van de heer Van der Wilt geeft spreker aan dat sturing op hinder in de zin van definiëren en handhaven handhavingspunten c.q. geluidzone primair is en als dat niet mogelijk is c.q. onvoldoende soelaas biedt het sturen op aantallen bewegingen moet worden bezien.

In de richting van mevrouw Everts stelt de heer Van Geel dat hij met referentie (2019) enkel het moment waarop wordt gemeten bedoelt en niet normatief wat het zou moeten zijn.

Afrondend geeft de heer Van Geel aan dat het verwachtingsmanagement ten aanzien van economische groei van MAA belangrijk is. Gelet op de volatiele markt van de luchtvaart kunnen aan een verwachting of prognose geen absolute waarheden worden gekoppeld.

De voorzitter vraagt de heer Van Geel naar de voortgang van zijn verkenningsproces. De heer Van Geel zal de voorzitter tijdig voor de CRO vergadering van 17 december informeren over de inbedding van zijn proces in die vergadering.

3. Sluiting

De voorzitter dankt allen, in het bijzonder de heer Van Geel, verwijst naar de volgende reguliere CRO vergadering van 17 december a.s. en verklaart de vergadering voor gesloten.