

**CRO 21-004**

**VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

**30 DECEMBER 2020 VIDEOVERGADERING**

**Aanwezig:**

**De heer H. Meijers**

**De heer H. Albersen**

**De heer C. Degenaar**

**Mevrouw S. Everts**

**De heer H. van der Wilt**

**De heer G. IJff**

**De heer M. Boogerd**

**De heer F. Latour**

**De heer C. Schröer**

**De heer P. van Geel**

**De heer M. van der Sande**

**Mevrouw M. Duijvestijn**

**De heer P. Simons**

**Voorzitter**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**Omwonenden**

**B&W Meerssen**

**Corendon**

**Maastricht Aachen Airport**

**Natuur en Milieufederatie Limburg**

**Van Geel Consultancy**

**Provincie Limburg**

**Klachtenbureau Luchtverkeer**

**Secretaris**

**Verhinderd:**

**De heer G. Waeijen**

**De heer H. Schoenmakers**

**Mevrouw V. Heijnen**

**De heer J. van den Akker**

**De heer B. Kuiper**

**De heer M. van Leeuwen**

**De heer S. Paul**

**De heer J. Roeven**

**De heer R. Jense**

**MAA Beheer en Infrastructuur BV**

**B&W Beek**

**B&W Maastricht**

**Gedeputeerde Staten van Limburg**

**Bedrijven MAA**

**Luchtverkeersleiding Nederland**

**AOPA**

**Maastricht Aachen Airport**

**Maastricht Aachen Airport**

## **1. Opening**

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom bij de extra CRO vergadering.

## **2. Bespreken vragen van de heer Van Geel aan CRO in kader advies verkenning ontwikkelperspectief MAA**

De voorzitter licht toe dat deze vergadering is bedoeld om te reflecteren op de vijf vragen die de heer Van Geel in de vorige vergadering aan de CRO heeft voorgelegd.

### Vraag 1. Sluiting 06.00-07.00 uur met ruimere extensiemogelijkheden na 23.00 uur?

De heer Albersen ziet geen heel heil in een verschuiving van bewegingen na 23.00 uur en pleit voor openstelling van 07.00-23.00 uur.

De heer IJff deelt de mening van de heer Albersen, pleit voor een heldere regeling en strikte handhaving, niet vliegen na 23.00 uur en zo min mogelijk extensies. Spreker pleit ervoor om voor de langere termijn ook te kijken naar innovatieve nieuwe ontwikkelingen met een accent op kleinere, elektrische toestellen, onderhoud en repair zonder low-budget maatschappijen en vrachtvliegtuigen. Wellicht dat het creëren van dit andere speelveld op termijn ook economisch voordeliger is.

De heer Boogerd pleit voor het handhaven van de huidige openstelling tussen 06.00 en 23.00 uur. De schema's van Corendon zijn binnen 17 uur te realiseren, niet binnen een krappere tijdsbestek en bij de schemaplanning is het inplannen van extensies niet geoorloofd. De huidige extensieregeling met de mogelijkheid om indien nodig na 23.00 uur aan te komen, dient in de ogen van spreker te worden gehandhaafd.

Volgens mevrouw Everts dient niet het businessmodel van Corendon maar hinderbeperking c.q. geen slaapverstoring uitgangspunt te zijn. Zij pleit voor openingstijden van 07.00-23.00 uur en beperking van de extensies.

De heer Schröer acht een heldere kaderstelling vooraf essentieel. Kaderstelling moet bepalend zijn en vooraf gaan aan de invulling zoals bepaling uitstoot, geluid en aantal bewegingen. Dit kader dient ook strikt te worden gehandhaafd.

De heer Latour pleit ervoor de opening van 17 uur niet te verkorten naar 16 uur omdat dit ten koste gaat van de economische rentabiliteit. Verdere aanscherping richting carriers leidt enkel tot meer beperkingen voor MAA ook in relatie tot andere luchthavens. Spreker acht als tussenoplossing openstelling van 07.00-23.00 uur en tot 24.00 uur landingsmogelijkheid voor passagiersvluchten acceptabel.

De heer Van der Wilt haakt in op het voorstel van de heer Latour en acht openstelling van 07.00-24.00 uur denkbaar onder voorwaarden om aldus een win-win situatie te creëren: openstelling van 23.00-24.00 uur alleen voor landende passagiersvliegtuigen van bepaalde (moderne en geluidluwe) types, geen extensies na 24.00 uur en weren van vrachtvliegtuigen van de B747/400 categorie.

De heer Degenaar steunt het pleidooi van de heer Van der Wilt met de aanvulling dat het aantal landingen na 23.00 uur beperkt moet blijven tot maximaal twee per dag.

De heer Van Geel merkt afsluitend op dat de extensieregeling bij MAA en andere luchthavens tot veel discussie leidt en dat ook de Luchtvaartnota pleit voor het beperken van extensies.

### Vraag 2. Voors en tegens volledige baanlengte 2750 meter?

De heer IJff benadrukt dat deze variant niet mag leiden tot meer hinder ten opzichte van de bestaande situatie.

De heer Van der Wilt ziet positieve en negatieve punten van deze variant. Hij acht hem denkbaar mits de eerder door hem genoemde toestellen worden geweerd van MAA.

Mevrouw Everts geeft aan dat een langere baan zwaarder beladen toestellen mogelijk maakt, hetgeen leidt tot het langer hoorbaar zijn van lawaai.

De heer Latour brengt in dat een 2750 meter baan voor MAA belangrijk is. Door een andere startpositie ontstaat enerzijds meer geluid als toestellen de volledige baanlengte nodig hebben. Anderzijds zullen veel toestellen de volledige 2750 meter niet hoeven te benutten, zij vliegen door de andere startpositie hoger over Meerssen en Beek met als resultaat minder overlast voor deze woonkernen.

De heer Albersen vraagt in dit kader waarom het weren van bepaalde toestellen niet mogelijk is. Hij hoort in discussies vaak dat weren niet kan, maar wil graag uitgezocht zien of dit echt zo is. Spreker maakt een vergelijking met het weren van vrachtwagens of oude personenwagens in bepaalde delen van grote steden door het instellen van milieuzones.

De heer Degenaar pleit voor het handhaven van de huidige 2500 meter baan omdat verreweg de meeste toestellen geen probleem hiermee hebben.

De heer Schröer acht ook hier kaderstelling vooraf relevant. Daarbij dient met name aandacht te worden geschonken aan het maximeren van het aantal bewegingen, reductie van geluid en uitstoot en borgen van veiligheid. Spreker acht dan de vraag naar 2500 of 2750 meter minder relevant.

De heer Van Geel merkt op dat wat de regulering betreft er in Europa een “zwarte lijst” is van toestellen die in Europa niet meer mogen vliegen.

Vraag 3. Aantal vliegbewegingen kan (t.o.v.2019) toenemen mits door maatregelen stiller en minder hinder?

Vooraf merkt de heer Van Geel op dat 2019 geen normatief punt is maar enkel het referentiejaar betreft (t.o.v. waarvan wordt geteld). Hij geeft verder aan dat de Luchtvaartnota uitgaat van het suren op hinder. Vooralsnog wordt daarbij de 48 Lden contour gehanteerd. Er is in relatie tot hinder nog geen normstelling voor andere milieu indicatoren als CO2 en NOx emissieplafond of aantal bewegingen. Als voor een luchthaven een norm is vastgesteld en de luchthaven blijft daarbinnen dan is groei van bewegingen mogelijk. Spreker wijst erop dat vooralsnog hoe om te gaan met aantallen bewegingen een zoektocht blijft.

Mevrouw Everts geeft aan dat de trits “berekenen-meten-beleven” nog verder moet worden ontwikkeld en ook in de toekomst zal worden meegenomen in de afwegingen bij besluitvorming. Zij verwijst ook naar het landelijke programma Meten en Berekenen van het Ministerie van IenW. Tot die tijd dient in haar ogen ook te worden gestuurd op maximering van bewegingen.

De heer Schröer verwijst naar de maatschappelijke opgave om ook op regionaal niveau de uitstoot van emissies als CO2 en die van geluid terug te dringen. Het zou in zijn ogen absurd zijn om de ontstane ruimte weer op te vullen met meer bewegingen. In geval van “gamechangers” als bijvoorbeeld elektrisch vliegen ontstaat naar zijn oordeel een andere discussie. In de tussentijd dienen technologische ontwikkelingen te worden benut voor reductie van geluid en uitstoot.

De heer IJff acht het belang en het voordeel van een getal dat het eenduidig en handhaafbaar is. Hij deelt de opvatting van de heer Schröer technologische ontwikkelingen te gebruiken voor reductie van hinder en uitstoot. Spreker acht de ervaren hinder net zo belangrijk als de modelmatige berekening en pleit te bezien hoe het element van “beleving” bij de mensen in het kader kan worden ingepast. Hij acht dit van belang voor het draagvlak in de omgeving.

De heer Van der Wilt wijst erop dat de Luchtvaartnota het “groeiverdienmodel” omarmt: groei is mogelijk, mits reductie van hinder en uitstoot wordt gerealiseerd.

De heer Latour attendeert op een in zijn ogen omissie in de redeneerlijn van enkel vorige sprekers: zo ontstaat voor een luchthaven geen enkele prikkel om te investeren in technologische vernieuwing.

De heer Degenaar wijst in dit verband op de noodzaak het zware vrachtverkeer te beperken, daarbij refererend aan het feit dat dit 85% van de klachten/meldingen MAA veroorzaakt. Volgens spreker zijn duidelijke spelregels hiervoor nodig.

De heer Van Geel geeft aan dat de cumulatie van geluid ook nog een aandachtspunt is (zoals grondlawaai op luchthavens en andere geluidbronnen in omgeving). Hij stelt verder dat de

maatschappelijke acceptatie voor alleen rekenmodellen afneemt, echter rekenen zal nodig blijven zoals voor het maken van prognoses van toekomstige ontwikkeling. Spreker bepleit meer vaart achter de integratie van meten en berekenen en meer urgentie hiervoor bij Ministerie IenW.

#### Vraag 4. Overige hinderbeperkende maatregelen (voorkeuren?)

De heer Van Geel verwijst naar het NLR rapport dat als onderdeel van zijn verkenningstraject hierover is opgesteld. Hij zal in zijn advies de verschillende maatregelen de revue laten passeren en voorkeuren voor de situatie MAA aangeven.

De heer IJff pleit ervoor de operationele maatregelen te toetsen aan het ALARA principe. Hij acht verdelende rechtvaardigheid verkieslijker boven het zwaar belasten van een kleine groep. Spreker vindt een leefbaarheidsfonds belangrijk voor stabiliteit en rust in de toekomst en het draagt er eveneens toe bij om buiten de politieke dynamiek te blijven.

De heer Van der Wit verwacht van maatregelen grondgebruik als aanpassing baan lay-out geen soelaas voor wide-body vrachtliegtuigen: zij kunnen daarvan geen gebruik maken. Ten aanzien van de operationele maatregelen betreurt spreker de voortdurende afwezigheid van de LVNL in de recente CRO vergaderingen en daarmee in deze discussie, terwijl medewerking LVNL voor effectueren operationele maatregelen essentieel is. Hij acht weinig winst meer te boeken bij route optimalisatie. Routes zijn in deze regio al vergaand geoptimaliseerd in periode 2000-2020 en verdere speelruimte is mede gelet op naburige buitenland gering. Bij de operationele maatregelen mist spreker het nader bezien van de klimprocedures. Hij acht de "rustperiodes" als operationele maatregel erg abstract gelet op de feitelijke verkeerssituatie op MAA.

De heer Albersen deelt de opvatting van de heer Van der Wilt ten aanzien van de operationele maatregelen en de afwezigheid van de LVNL. Hij benadrukt ook het belang van een leefbaarheidsfonds.

De heer Schröder acht de CRO niet het juiste forum voor een discussie over verdeling van de hinder. Daarbij dienen meer gemeenten en ook andere omwonenden te worden betrokken. Hij is benieuwd of afbraak van woningen ook een optie kan zijn in het kader van ook het leefbaarheidsfonds?

De heer Degenaar vindt het NLR rapport positief maar waarschuwt voor overschatting van het belang ervan. Evenals de heren Van der Wilt en Albersen verwacht hij weinig van route optimalisatie. Spreker vraagt wel meer aandacht voor de problematiek van de overlast van proefdraaien.

De heer Latour brengt in dat bij de route optimalisatie de sleutel ligt bij betere afstemming met Duitsland en België en roept de heer Van Geel op zijn invloed richting politiek aan te wenden om deze te stimuleren meer werk te maken van afstemming met Duitsland en België.

Mevrouw Everst benadrukt het belang van het gebruik maken van wetenschappelijk onderzoek naar het ervaren van overlast bijvoorbeeld in stedelijke of minder dichtbevolkte gebieden.

De heer Van Geel antwoordt de heer Schröder dat het leefbaarheidsfonds voorhand niets zou moeten uitsluiten, dus ook niet de sloop van woningen. Hij zal in zijn advies ook ingaan op door wie dit fonds zou moeten worden "gevoed" en merkt op dat dit bij de luchthaven Eindhoven geschiedt door het Ministerie van IenW, de Provincie, de gemeente Eindhoven en de luchthaven.

De heer Albersen betreurt dat het programma luchtruimherziening van IenW nog steeds beperkt is tot de landsgrens van Nederland. Dit zou internationaal moeten worden opgepakt en hij roept evenals de heer Latour de heer Van Geel op in zijn advies hier aandacht aan te besteden. De heer Van Geel zegt dit toe.

De heer Van der Wilt waarschuwt voor het mogelijke effect van een luchtruimherziening waarbij Zuid-Limburg deel gaat uitmaken van één verkeersleidinggebied onder regie van Belgische of Duitse verkeersleiding. Dit zou wel eens kunnen leiden tot meer Luik-Bierset verkeer boven Zuid-Limburg tegenover een (geringe) afname van MAA gerelateerde hinder .

#### Vraag 5. Toekomstig overlegmodel?

De heer Van Geel licht het "Schiphol" en het "Eindhoven" model toe aan de hand van zijn eerder toegezonden presentatie van 17 december jl. Hij zal in zijn advies geen model gaan ontwerpen, maar wel uitgangspunten formuleren. Het "Eindhoven" model verdient in zijn ogen de voorkeur als de verhouding tussen partijen dit mogelijk maakt en anders is het "Schiphol" model een bruikbaar alternatief.

De heer Van der Wilt verwijst in zijn bijdrage naar het recente rapport van de Commissie Cohen over governance en participatie in de luchtvaart, naar het rapport over de proefcasus Eindhoven, naar overleg in het kader van de Stichting ABReL en naar recente berichtgeving in diverse media over het overleg rondom luchthavens. Hij acht in de toekomstige overlegstructuur geen plaats voor actiegroepen met de agenda "sluiting luchthaven". Dat ziet spreker als weinig constructief en zal volgens hem leiden tot een situatie als bij Schiphol waar de Omgevingsraad door een dergelijke opstelling van bepaalde partijen is opgeblazen. Voor omwonenden is het Schiphol model in zijn ogen sowieso weinig verkieslijk. De "CRO 2.0" dient volgens hem de status van adviesorgaan te krijgen, de rijksoverheid zou moeten participeren en de CRO zou ook over het leefbaarheidsfonds moeten gaan. De heer Albersen vindt het Schiphol model veel te zwaar opgetuigd voor de MAA situatie en acht ook het Eindhoven model te ingewikkeld. Hij bepleit een CRO 2.0 met handhaving van de huidige situatie en deelname van het Ministerie van IenW.

De heer Schröer is voorstander van een hybride model, waarbij het huidige CRO model behouden blijft, maar wel een keer per jaar een overleg wordt georganiseerd van vertegenwoordigers omwonenden en Milieufederatie met de verantwoordelijke gedeputeerde en de verantwoordelijke wethouders.

De voorzitter verwijst naar het verslag van het overleg van de CRO voorzitters met het Ministerie van IenW en de daar geopperde suggesties voor versterking van de CRO met de aantekening dat ook de Luchtvaartnota versterking van de positie van de CRO bepleit.

De heer IJff acht het Schiphol model te zwaar opgetuigd voor de MAA situatie en het heeft in zijn ogen ook geen meerwaarde t.o.v. het Eindhoven model. Hij wijst er wel op dat wethouders verantwoording moeten afleggen aan de gemeenteraad en dat beïnvloedt de speelruimte van de wethouders in de CRO. De samenstelling en het gezag van een orgaan staat of valt in de ogen van spreker met hetgeen met het advies wordt gedaan: een breed gedragen advies zou zwaar moeten wegen en anders zal het overleg in CRO verband snel aan waarde inboeten en zullen leden spoedig twifelen aan de zinvolheid van het overleg.

Volgens mevrouw Everts is het Schipholmodel niet aantrekkelijk voor omwonenden. Onduidelijk is nog hoe het Eindhoven model verschilt van de huidige CRO situatie en of dit model de huidige problemen van de CRO oplost. Ten aanzien van het toekennen van een formele adviesfunctie aan de CRO attendeert mevrouw Everts erop dat de CRO heeft afgezien van het uitbrengen van commissie adviezen omdat gelet op de tegenstrijdige opvattingen en belangen niet tot een unaniem of breed gedragen advies kon worden gekomen.

De heer Degenaar vindt het huidige CRO model zo slecht nog niet en deelt op dit gebied de opvatting van de heer Albersen. Spreker geeft aan trots te zijn op zijn CRO lidmaatschap en acht voor de toekomst het Eindhoven model met enige finetuning het overwegen waard.

De heer Van Geel valt de heer IJff bij in zijn opvatting dat een adviesorgaan gewicht krijgt door de samenstelling en wat met zijn advies wordt gedaan c.q. hoe zwaar het advies weegt.

Afrondend dankt de heer Van Geel in zijn algemeenheid de CRO leden voor hun waardevolle inbreng op de gestelde vragen en de interessante en deels nieuwe naar voren gebrachte gezichtspunten. Hij beschouwt ze zeker van belang voor zijn advies.

### **3. Sluiting**

De voorzitter wenst de heer Van Geel veel wijsheid toe bij het afronden van zijn advies, wenst alle aanwezigen een fijne jaarwisseling en sluit de vergadering.