

CRO 21-019

VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

25 FEBRUARI 2021 VIDEOVERGADERING

Aanwezig:

De heer H. Meijers	Voorzitter
De heer H. Albersen	Omwonenden
De heer C. Degenaar	Omwonenden
Mevrouw S. Everts	Omwonenden
De heer G. Westra	Omwonenden
De heer H. Schoenmakers	B&W Beek
De heer H. Dassen	Gemeente Maastricht
De heer J. van den Akker	Gedeputeerde Staten van Limburg
De heer B. Kuiper	Bedrijven MAA
De heer F. van der Pal	Corendon
De heer F. Latour	Maastricht Aachen Airport
De heer R. Jense	Maastricht Aachen Airport
De heer C. Schröer	Natuur- en Milieufederatie Limburg
De heer P. de Gijzel	Natuur- en Milieufederatie Limburg
De heer S. Paul	AOPA (Aircraft Owners and Pilotes Association)
De heer M. van der Sande	Provincie Limburg
Mevrouw M. Duijvestijn	Klachtenbureau Luchtverkeer
De heer P. Simons	Secretaris

Verhinderd:

De heer G. Waeijen	MAA Beheer en Infrastructuur BV
De heer G. IJff	B&W Meerssen
Mevrouw V. Heijnen	B&W Maastricht
De heer J. Roeven	Maastricht Aachen Airport
De heer M. Boogerd	Corendon
De heer H. van der Wilt	Omwonenden
De heer M. van Leeuwen	Luchtverkeersleiding Nederland

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom. De secretaris meldt de berichten van verhindering en de vervangers voor de verhinderde leden. De voorzitter attendeert de vergadering vervolgens op het toegevoegde agendapunt waarbij MAA een informatieve toelichting zal geven op het incident met het vrachtvliegtuig afgelopen zaterdag boven Meerssen. Omdat het onderwerp van onderzoek door luchtvaartpolitie en Onderzoekraad voor Veiligheid (OVV) is, gaat MAA hierover verder niet met de vergadering in discussie.

De voorzitter schetst aansluitend de aanleiding en de intentie van de vergadering. Vijf leden hebben om een extra vergadering over het rapport van de heer Van Geel verzocht. Daarmee is voldaan aan het vereiste van het huishoudelijk reglement voor het beleggen van een vergadering. GS c.q. PS hebben niet verzocht om een advies van de CRO. Het rapport wordt 5 maart in PS besproken. Doel van de vergadering vandaag is de leden de gelegenheid te bieden hun visie op het rapport van de heer Van Geel met elkaar te delen en de verschillende standpunten over en weer inzichtelijk te maken.

2. Bespreken rapport de heer Van Geel “Op zoek naar verbinding” over toekomst MAA

De voorzitter geeft de leden die spreektijd wensen achtereenvolgens het woord.

Mevrouw Everts ziet het rapport van de heer Van Geel als een goede poging orde te scheppen in en richting te geven aan de discussie rond de toekomst van MAA. Het evenwicht dat de heer Van Geel probeert te vinden tussen enerzijds het belang van de luchtvaart en anderzijds de vermindering van overlast voor de omgeving, verdient waardering. Spreekster geeft aan dat de bewonersvertegenwoordigers hun bijdrage aan de discussie willen leveren vanuit een constructief kritische positie. Spreekster vindt het advies de openingstijden van 07.00-23.00 uur aan te houden en daarmee het aantal slaapgestoorden tot vrijwel nul te reduceren een groot winstpunt met de aantekening dat het niet moet leiden tot een ruime extensieregeling of tot een grote concentratie van vluchten in de vroege ochtend (07.00-08.00) of de late avond (22.00-23.00). Zij pleit voor een extensieregeling als bij de luchthavens Lelystad en Rotterdam.

Mevrouw Everts geeft verder aan dat centraal in het advies staat het aantal ernstig gehinderden (EGH): Als dit afneemt volgens bepaalde berekeningen mag het aantal bewegingen toenemen. Spreekster acht het nastreven van geluidwinst primair, daarna kan pas groei aan de orde zijn. Probleem in haar ogen is dat nu enkel sprake is van berekende hinder, een theoretische exercitie die geen juist beeld geeft van de overlast. Zij verwijst naar de Luchtvaartnota, waarin het kabinet aangeeft dat er een nieuw verbeterd stelsel van grenswaarden moet komen, waarbij meten een nadrukkelijke rol speelt. Totdat nieuwe normen gerelateerd aan meten van geluid zijn ontwikkeld dient volgens spreekster te worden uitgegaan van een maximaal aantal bewegingen (aantal vluchten per tijdseenheid vastleggen).

Ten aanzien van de keuze voor vracht- of passagiersvluchten merkt spreekster op dat beide specifieke aandachtspunten hebben. Indien passagiersverkeer (bij MAA vrijwel uitsluitend vakantieverkeer) blijft vragen om “twee slagen per dag” en daarmee concentratie van vroege en late vluchten, is dat vanuit hinderoogpunt een groot nadeel, ook al is de gebruikte B737 een relatief stil toestel. Bij vrachtverkeer zijn de gebruikte toestellen, met name de B747-400 die veel lawaai en overlast produceren, problematisch. CRO leden omwonenden zullen blijven pleiten voor uitsluiting van deze vliegtuigen op MAA. Tenslotte uit spreekster haar zorgen over de grote hoeveelheid gemeenschapsgeld die voor MAA nodig is (zoals omgevingsfonds, amoveren van woningen, innovatie). Het is echter uiteindelijk aan de politiek om, met medeneming van reeds uitgevoerde en nog op te stellen MKBA's, hierin een keuze te maken. Het rapport Van Geel maakt echter onweerlegbaar duidelijk dat deze kosten noodzakelijk zijn om een vliegveld in stand te houden zonder ernstige schade aan de leefbaarheid te (blijven) berokkenen. Het gaat om noodzakelijke randvoorwaarden zonder welke de ontwikkeling van MAA niet verantwoord is

De heer Degenaar kan zich vinden in de hoofdlijn van het advies van de heer Van Geel dat “groei moet worden verdiend”. Hij vraagt zich wel af hoe de Statenfracties een oordeel kunnen vormen zonder de MKBA daarbij te betrekken, want die moet nog worden opgesteld? Spreker pleit in navolging van vorige spreekster voor uitfasering van de zware vrachtvliegtuigen en onderschrijft het advies van de heer Van Geel voor opening van 07.00-23.00 uur. Hij vraagt wel aandacht voor een beperkte extensieregeling voor periode 23.00-24.00 uur (alleen landende passagierstoestellen). Hij is benieuwd of provincie en gemeenten zich conformeren aan het voorgestelde leefbaarheidsfonds? Spreker vindt het een absolute omissie in het rapport dat de problematiek van de financiering Klachtenbureau Luchtverkeer (KICL), gericht op het borgen van toekomstig bestaan en adequaat functioneren, geheel ontbreekt. Dit zou door GS en PS zeker moeten worden meegenomen. Wellicht dat het leefbaarheidsfonds hier uitkomst zou kunnen bieden, aldus spreker.

Voor de heer Degenaar is gebruik van de 2750 meter baan enkel acceptabel als de B747-400 toestellen worden uitgefaseerd. Bij het te kiezen overlegmodel stelt spreker vast dat rondom Schiphol het overleg in een impasse zit en er momenteel helemaal geen overleg meer plaatsvindt. Hij geeft de voorkeur aan het “Eindhoven model”.

Tenslotte informeert hij bij MAA naar een voorval afgelopen zondag waarbij twee toestellen te dicht bij elkaar zouden zijn geweest, een landend toestel vanuit Geverik en een toestel dat zich op de baan bevond.

De heer Latour acht het advies positief in de in dat het met een horizon van tien jaar bepleit om een duidelijk perspectief voor MAA te schetsen. Reductie van het aantal ernstig gehinderden tot 5250 ziet hij als een forse opgave. 2019 als referentiejaar ook wat bewegingen betreft betekent voor MAA aanzienlijk minder bewegingen c.q. geluidruimte dan de huidige vergunning mogelijk maakt. Groei voor MAA is dus beperkt en moet binnen de bestaande vergunning worden gezocht aldus spreker, terwijl Schiphol en Eindhoven bovenop bestaande vergunning groei kunnen realiseren. MAA heeft behoefte aan een heldere en eenduidige extensieregeling. Vanuit exploitatieoogpunt is MAA ook blij met het advies van Pieter van Geel om te kiezen voor een baanlengte van 2750 meter. Deze baanlengte is hard nodig voor verdere ontwikkeling van de luchthaven en ook voor de veiligheid in de toekomst. Spreker benadrukt de bereidheid bij MAA van een ontwikkeling richting duurzame en innovatieve luchthaven, maar dan dient wel samenwerking te worden gezocht met overheden, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, zoals de RWTH in Aken.

Concluderend stelt hij dat MAA in zijn algemeenheid het advies van de heer Van Geel onderschrijft met de kanttekening dat een aantal punten in samenspraak met anderen nader dient te worden onderzocht.

De heer Westra bepleit openingstijden van 07.00-23.00 uur en extensies alleen in noodgevallen. Er dient verder een maximum van het aantal bewegingen boven en beneden de zes ton te worden bepaald. B747-400 toestellen moeten worden uit gefaseerd in twee tot drie jaar. Het geluidniveau in de acht handhavingspunten voor 2019 wordt de maximaal vergunde waarde voor de toekomst. Extra bewegingen kunnen worden verdiend door het verminderen van het aantal ernstig gehinderden, waarbij gemaakte winst ook weer verloren kan gaan. Spreker is kritisch over de door de heer Van Geel voorgestelde verdeling van de winst in 75% MAA en 25% omgeving c.q. bevorderen leefbaarheid. Schiphol kent een plafond van 500.000 bewegingen per jaar tot 2020. Na 2020 is daar verdere groei mogelijk, waarbij de geluidruimte die ontstaat door het gebruik van stillere vliegtuigen voor de helft mag worden gebruikt voor extra vluchten. Spreker bepleit diezelfde verdeling ook voor MAA toe te passen en verder zou de maximale baanlengte 2500 i.p.v. 2750 meter moeten zijn. Hij refereert voorts aan het actieplan “slim en duurzaam” van de luchtvaart dat spreekt van 35% CO2 reductie in 2030. Hiermee komt de CO2 uitstoot door de luchtvaart uit op het niveau van 2005. Hij acht

deze reductiedoelstelling niet sporen met de ambitie van MAA meer bewegingen (groei) te accommoderen.

De heer Dassen licht toe dat B&W van Maastricht het rapport zien als een gedegen verkenning met een goede balans tussen economie, veiligheid en omgeving. Het vormt een goede basis voor de verdere uitwerking van scenario's in de formele stappen om te komen tot een nieuwe vergunning/Luchthavenbesluit voor MAA. Belangrijk aandachtspunt in die uitwerking is aldus spreker de plaats voor het zakelijk vliegverkeer en toerisme. De heer Van Geel bepleit een accent op vracht, maar er dient ook aandacht te zijn voor de belangen van grote congressen, de campussen en voor mogelijke ontwikkelingen als de Einsteintelecoop die van belang zijn voor het vestigingsklimaat.

De heer Albersen geeft aan dat in zijn ogen de inbreng en de rol van de CRO beter had gekund door voorafgaand aan het proces eenduidiger afspraken met de heer Van Geel te maken. Hij bepleit verder objectivering van het referentiejaar 2019. Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor de periode 2010-2020? De aanbevelingen in het advies bevatten naar zijn oordeel veel wensdenken, waarbij de onderbouwing nogal eens te wensen overlaat. Spreker verwijst bij wijze van voorbeeld naar de voorgestelde route optimalisatie als hinder beperkende maatregel. De routes zijn al vergaand geoptimaliseerd en de mogelijkheden om daar nog winst te boeken zijn, mede gelet op het beperkt beschikbare luchtruim in Zuid-Limburg en de aanwezigheid van niet-MAA verkeer, minimaal. Spreker bepleit verder een gemengde functie van vracht- en passagiersvervoer voor de toekomst van MAA.

De heer Schoenmakers geeft namens B&W van Beek aan dat het College met instemming kennis heeft genomen van het advies om MAA een meerjarig en duurzaam perspectief te bieden, waarbij MAA zich kan ontwikkelen binnen de kaders van veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid. Dit moet duidelijkheid scheppen voor iedereen die met deze luchthaven te maken heeft. Met een heldere stip op de horizon wordt voor de toekomst perspectief geboden. Het College hecht belang aan reductie van het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de huidige vergunning en wijst ook op het economische belang van Aviation Valley en MAA voor Zuid-Limburg. Het College is het niet eens met de door de heer Van Geel bepleite herstructurering van Geverik en Schietecoven, voor zover behorend tot Beek. Er worden in deze kernen nog steeds huizen gebouwd en de leegstand van woningen is bijzonder laag. Herstructurering is daar derhalve niet aan de orde aldus spreker. Ten aanzien van het uitvoeren van overlast beperkende maatregelen staan B&W op het standpunt dat de veroorzaker van de overlast deze maatregelen moet treffen en betalen. De gemeente Beek zal dan ook niet participeren in het voorgestelde leefbaarheidsfonds. Zij staat wel open voor het mede faciliteren van initiatieven gericht op verduurzaming, vergroening, innovatie en landschappelijke inpassing.

De heer Schröer spreekt zijn waardering uit voor GS en de heer Van Geel voor hun inspanningen in een traject om te komen tot een balans tussen economie en leefbaarheid. Hem vallen helaas twee onevenwichtigheden op. De eerste betreft de verhoudingsgewijs grote aandacht voor maatregelen ter reductie van geluidsoverlast, terwijl m.b.t. milieuvontreinigende uitstoot aanbevelingen worden geparkeerd in afwachting van landelijke normstellingen en m.b.t. veiligheidsrisico's vrijwel niets wordt vermeld. Gezien de incidenten van juli en oktober 2020 en februari 2021 behoort veiligheid een prominentere plaats te krijgen. Spreker pleit ervoor als CRO de Provincie te adviseren bij de uitwerking van de adviezen ook concrete maatregelen ter reductie van uitstoot en veiligheidsrisico's op te stellen. Een tweede onevenwichtigheid betreft de sturing op leefbaarheidsnormen. Een goed uitgangspunt in de ogen van spreker, maar door de heer Van Geel zelf diverse keren onderuit gehaald. Dat gebeurt bij het hanteren van een gebrekkige maatstaf voor geluidhinder, de verdeling van hinderreductie tussen groei van de luchthaven en bevordering van de leefbaarheid (de ambitie

van de hinderreductie ligt wel erg laag tegen de achtergrond van de keuze voor 2019, een topjaar voor MAA, als referentie), het open houden van mogelijkheden om buiten de nachtsluiting toch vliegbewegingen toe te staan en de baanverlenging van 2500 naar 2750 meter, expliciet bedoeld voor zwaardere intercontinentale (nacht)vvluchten hetgeen de overlast juist aanzienlijk verergert. De heer Schröer pleit er tenslotte voor dat de CRO adviseert dat concrete normstellingen zonder open einden worden opgesteld om te voorkomen dat zij een rol krijgt toebedeeld die vaak de rechtspraak heeft bij wetgeving die onvoldoende is uitgewerkt.

Volgens de heer De Gijssel dient het advies van de heer Van Geel als een provinciale vertaling van de Luchtvaartnota voor MAA gezien en beoordeeld te worden. Hij wijst erop dat het advies niet volledig aansluit bij de Luchtvaartnota door geen rekening te houden met de bijdrage die General Aviation (GA) volgens de Luchtvaartnota aan de regionale ontwikkeling van de luchtvaart kan leveren. GA is volgens de Luchtvaartnota van belang voor de gehele luchtvaart. Met name op gebied van innovatie en verduurzaming zijn in de GA op relatief korte termijn de eerste resultaten te verwachten waar de grote luchtvaart voordeel van kan hebben. Hij betreurt het dat Pieter van Geel in zijn advies niet is ingegaan op de bijzondere rol die GA volgens de Luchtvaartnota voor innovatie en verduurzaming van MAA en de regionale ontwikkeling kan spelen. Hij heeft blijkbaar ook geen kennis genomen van de CRO notitie over elektrisch vliegen waarin de rol van GA voor de regionale ontwikkeling wordt benadrukt. Wat betreft de betekenis van GA voor de regionale ontwikkeling wordt in de CRO notitie naar het rapport van de Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy in 2010 verwezen. In dit rapport wordt geconcludeerd dat ontwikkelingen in de regio door MAA versterkt en versneld kunnen worden door niet alleen als infrastructuur-provider te functioneren.

Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy definiëren een viertal specifieke rollen additioneel aan business as usual die de ontwikkeling van de provincie kan bevorderen. Genoemd worden hierbij o.a. focus op high-end business jet verkeer en de ontwikkeling van MAA als air tax hub waardoor middels air taxi's de Euregio meer ontsloten wordt voor belangrijke passagiers groepen: kenniswerkers, zakenverkeer en op bijzondere evenementen & congressen gericht verkeer. Volgens de Provincie Limburg en Roland Berger Consultancy kan MAA intensief samenwerken met andere partijen door het ontwikkelen van logistieke concepten, bieden van benodigde infrastructuur of verder liggende markten te ontsluiten. In de door Pieter van Geel ingestelde werkgroep innovatie zijn deze ideeën besproken maar zijn verder door hem in zijn advies niet meegenomen. Pieter van Geel ontkent in zijn advies expliciet de betekenis van GA voor de verdere ontwikkeling van MAA door te stellen dat een kleine luchthaven die uitsluitend gebruik maakt van GA tot een omvangrijk negatief exploitatiesaldo zal leiden. In de analyse van de heer Van Geel spelen exploitatieverliezen echter geen rol als het gaat om de beoordeling van vracht- en passagiersvervoer, terwijl de praktijk uitwijst dat die verliezen daar ook optreden. Het is opmerkelijk dat Pieter van Geel in zijn beoordeling van de levensvatbaarheid van MAA geen rekening houdt met de huidige negatieve exploitatie van het groot handelsverkeer alhoewel hij hiervan kennis heeft genomen door de MKBA analyse van de Alliantie tegen uitbreiding van MAA.

Kortom, de heer De Gijssel is van oordeel dat het advies van Pieter van Geel een gedegen bedrijfseconomische onderbouwing ontbeert als het gaat om vracht, passagiersvervoer en GA. GA zou naar zijn oordeel meer aandacht moeten krijgen omdat GA een bron van innovatie is en daardoor zou ook de regionale functie en betekenis van MAA beter kunnen worden onderbouwd.

De heer Paul acht het advies van de heer Van Geel een resultaat dat in zijn optiek voldoende kansen biedt voor een toekomst voor Maastricht Aachen Airport, rekening houdend met de omgeving. Spreker had graag gezien dat er meer groei mogelijk zou zijn geweest of meer bewegingsruimte zou ontstaan voor de luchthaven, maar begrijpt dat in de huidige tijdgeest het niet meer wenselijk en realistisch is dat een vliegveld onbegrensd kan groeien en overlast mag veroorzaken.

De Luchtvaartnota stelt aldus spreker al dat groei van luchtvaart in de toekomst verdiend moet worden. Wat dat betreft was het advies van de heer Van Geel niet geheel verrassend. Wat wel opvallend is, dat wordt geadviseerd om ten opzichte van de vergunde situatie het aantal toegestane jaarlijkse aantal vliegbewegingen te reduceren met 60% (ten opzichte van 2019 is dit een reductie van 6%). Dit betekent dat MAA in de nabije toekomst niet of nauwelijks kan groeien. Groei is pas mogelijk wanneer hinderbeperkende maatregelen leiden tot minder overlast.

Opvallend hierin is bovendien dat gekozen is voor peiljaar 2019 en niet bijvoorbeeld 2018. De heer Paul acht het opmerkelijk dat de heer Van Geel wat dat betreft zijn geformuleerde hoekpunten heeft losgelaten:

- Vergunde situatie (omzettingsregeling)
- Huidige situatie (waarbij 2019 als peiljaar is gekozen)
- Optimalisatie binnen de huidige vergunning
- 50% hinder reductie ten opzichte van de vergunde situatie.

Met het advies het aantal vliegbewegingen met 6% te reduceren ten opzichte van 2019 begeeft de heer Van Geel zich in de ogen van spreker buiten de vooraf gestelde hoekpunten.

Het advies om een fonds te creëren waarmee woningen direct gelegen aan de luchthaven kunnen worden geïsoleerd of omringd kunnen worden door geluid beperkende maatregelen vindt de heer Paul een goed idee. Inwoners van Schietecoven en Geverik kunnen hinder ondervinden en zijn hiermee mogelijk geholpen.

De heer Paul zoekt nader in op de volgende punten:

a. Reductie grondgebonden overlast

Electrificering van grondapparatuur is een goede stap in de richting van het verminderen van grondgebonden geluid. Een kanttekening is wel dat electrificering kan leiden tot het verplaatsen van overlast naar elders op de wereld. Hij verwijst daarbij naar het delven van grondstoffen, het kappen van bossen voor centrales en het creëren van uitstoot op andere plaatsen dan de verbruikersplaats. Elektrische auto's hebben hun uitlaat immers ook elders aldus spreker.

b. Openingstijden

Dat het advies luidt om de openingstijd te verschuiven van zes uur naar zeven uur 's ochtends zal goed worden ontvangen door de omwonenden. Voor luchtvaartmaatschappijen is het echter een forse belemmering. De GA sector die spreker vertegenwoordigt zal weinig last ondervinden van deze beperking.

In de optiek van de heer Paul is duidelijk dat de zeer kleine groep felle tegenstanders van de luchthaven sluiting als enige doel heeft. Het incident met de Longtail Boeing 747 van afgelopen weekend illustreert dit wat hem betreft andermaal, omwonenden worden bang gemaakt met onwaarheden en worden aangezet om te ageren tegen de luchthaven. Spreker ziet daarbij ook een negatieve rol van de Limburgse pers en merkt op dat het naar zijn oordeel ontbreekt aan factchecking.

c. Werkgelegenheid

Spreker verwijst naar de recente discussie rond het rapport van de Erasmus Universiteit inzake aan MAA gelieerde werkgelegenheid. In het proces van de heer Van Geel heeft Ecorys onderzoek gedaan en kwam tot de conclusie dat 1760 personen in Limburg hun baan direct of indirect danken aan Maastricht Aachen Airport, haar infrastructuur en de economische bedrijvigheid die zij faciliteert. Landelijk zijn dit zelfs 2480 personen. Hij merkt verder op dat MAA momenteel een cruciale rol vervult in de distributie van medische middelen en het Covid-vaccin.

d. Toerisme

Opvallend, maar zeker niet verrassend, aldus spreker is dat Ecorys concludeerde dat er geen bewijs is voor negatieve effecten van MAA op de toeristische sector in Zuid-Limburg. Hij wijst erop dat tijdens het proces Visit Zuid-Limburg probeerde het tegendeel te bewijzen, maar hun rapport rekende met een verkeerd aantal vliegbewegingen. Bovendien probeerde zij alle negatieve geluidseffecten toe te rekenen aan MAA, terwijl overige bronnen (zoals wielrenners, groepen motorrijders, het vele

autoverkeer en vliegverkeer van Luik en Geilenkirchen) volledig genegeerd werden. Spreker verwelkomt het advies van de heer Van Geel dit voor Zuid-Limburg deugdelijk te onderzoeken niet met theoretische modellen, maar op basis van de feitelijke situatie.

De heer Paul concludeert dat als er al van verliezers of winnaars gesproken mag worden, dat MAA het meeste moet inleveren. Zij moet immers nogal wat inleveren aan potentiële groei zonder dat zij hier op korte termijn iets voor terug krijgt. Spreker wijst erop dat tegenstanders van MAA graag verwijzen naar de vele overheidsmiddelen die nodig zijn om MAA draaiende te houden. Hij bepleit daarom een speelveld te creëren waarin MAA op een economisch verantwoorde en rendabele wijze kan opereren.

Kanttekening is aldus de heer Paul dat MAA volgens Ecorys jaarlijks een bijdrage levert aan de Nederlandse economie van 150 miljoen euro. Dit weegt volgens hem ruimschoots op tegen de 5 miljoen euro die de overheid jaarlijks kwijt is aan NEDAB-kosten.

De grote winnaars zijn in de ogen van spreker de tegenstanders van MAA: Er zal vooral in de nabije toekomst nauwelijks groei van vliegbewegingen zijn, de luchthaven gaat een uur later open, er gaat gewerkt worden aan de vermindering van overlast door grondgeluid en er komt een pot geld om hinder bij woningen zoveel mogelijk te beperken of verminderen. Spreker wijst op de door de luchthaven gezette stappen op het vlak van hinderreductie: Zoals het stoppen van de Antonov 12 vluchten, het opleggen van extra kosten voor Boeing 747 vluchten en het elektrificeren van de grondstroom. Zij hebben alle niet tot enige waardering van tegenstanders geleid aldus de heer Paul. Hij betreurt het door een zeer beperkte groep gecreëerde eenzijdige en negatieve beeld en wijst in dit verband ook naar de oproep om Qatar Airways te bestoken met haatmails, het verspreiden van leugens over de inzet van Boeing 747 vliegtuigen en het uitvergrooten van het Longtail Boeing 747 incident van afgelopen zaterdag. Spreker acht ook het door de Alliantie opgezette MKBA onderzoek ondermaats en ongeloofwaardig.

De heer Paul rondt af met het uitspreken van de hoop dat binnen de CRO de redelijkheid zal prevaleren en dat MAA de kans krijgt als nette buurman te groeien en verwijst naar de vele inspanningen van de luchtvaartsector om stiller en schoner te worden.

De heer Van der Pal licht toe het verschuiven van de openingstijden voor Corendon acceptabel te achten, met de aantekening dat in geval van beperktere opening het maken van "twee slagen" per dag wordt bemoeilijkt. De extensieregeling zou hier een oplossing kunnen bieden. Spreker ziet mogelijkheden voor hinderbeperking, bijvoorbeeld door zogenaamde glijvluchtnadering ("CDA") en benadrukt de bereidheid bij Corendon daarover mee te denken.

De voorzitter acht het in de discussie over het rapport van de heer Van Geel niet wenselijk te spreken over winnaars en verliezers onder verwijzing naar de titel van het rapport "Op zoek naar verbinding". Hij stelt verder voor de bevindingen van de CRO in het verslag vast te leggen en dit aan GS en PS te sturen. Op een vraag van mevrouw Everts zegt de secretaris toe dat het concept verslag aan de leden zal worden voorgelegd alvorens het aan GS en PS wordt gestuurd. Hij tekent daarbij wel aan dat gelet op de krappe tijd tot aan de PS vergadering van 5 maart de reactietijd voor de leden op het concept verslag beperkt zal zijn. De vergadering stemt vervolgens in met het voorstel van de voorzitter. Hij biedt vervolgens de heer Van den Akker de gelegenheid te reageren c.q. de gestelde vragen te beantwoorden.

De heer Van den Akker kiest voor dit moment vooral voor een procesmatige toelichting. Hij wijst erop dat het College bij de start in 2019 heeft ingezet op vergroening en verduurzaming van de luchtvaart en dat daarom ook het adviestraject van de heer Van Geel is ingezet. Tegelijk is het ook een zoektocht naar de feiten. Inhoudelijke beantwoording van de gestelde vragen is in dit stadium veelal nog niet mogelijk. Bij het uitwerken en invullen van de vier scenario's in het voorstel van GS aan PS is sprake van maatwerk waarbij ook de in de CRO levende vragen aan de orde komen. Als reactie op enkele vragen vanuit de CRO verwijst spreker wel naar passages in het advies van de heer Van Geel

over de extensieregeling (bladzijde 42), de veiligheid (bladzijde 55) en de General Aviation (bladzijde 13). De voorzitter dankt de heer Van den Akker en rondt hiermee het agendapunt af.

3. Toelichting MAA op incident met vrachtvliegtuig boven Meerssen zaterdag 20 februari.

De heer Jense licht toe dat het betreffende toestel direct na de start melding maakte van een probleem met een van de motoren. De betreffende motor is meteen uitgeschakeld en het toestel is heeft koers gezet richting de luchthaven van Luik om daar te landen met name omdat die luchthaven over een langere baan beschikt. MAA betreurt dat brokstukken van het toestel in Meerssen terecht zijn gekomen en daar schade hebben veroorzaakt. Op de luchthaven zelf zijn geen brokstukken beland. Vertegenwoordigers van MAA zijn direct in Meerssen ter plaatse gegaan om de situatie in ogenschouw te nemen. Luchtvaartpolitie en OVV zijn inmiddels een onderzoek gestart. Onbekend is hoelang dit gaat duren, al leert de praktijk aldus de heer Jense dat dit geruime tijd (mogelijk een jaar) in beslag kan nemen. Het toestel is inmiddels gerepareerd en vertrokken vanaf de luchthaven Luik. De heer Degenaar verwijst naar een vergelijkbaar incident in 2017 en vraagt of een toestel van 30 jaar oud niet als te oud kan worden gekwalificeerd. De heer Jense antwoordt dat 30 jaar een behoorlijke leeftijd voor een toestel is, maar dat de kwalificatie "te oud" niet aan de orde is. Ook deze toestellen worden aan alle voorgeschreven veiligheidschecks onderworpen voordat zij de lucht in mogen en voldoen daarmee aan de veiligheidseisen. De heer Schröer vraagt of MAA (extra) maatregelen treft om herhaling te voorkomen en hoe de schadevergoeding is geregeld? Voor wat betreft de regeling van de schadevergoeding verwijst de heer Latour naar een webinar vanavond voor de inwoners van Meerssen waarop de schadevergoeding nadrukkelijk aan de orde komt. De heer Jense geeft aan dat MAA aanhaakt bij de bestaande veiligheidsprotocollen en dat geen extra aanvullende maatregelen nodig zijn.

De heer Kuiper vraagt of een botsing met vogels als mogelijke oorzaak wordt gezien. De heer Jense antwoordt dat dit alles onderwerp van het genoemde onderzoek is, maar dat op foto's ten tijde van het incident die hij onder ogen heeft gehad geen vogels in de nabijheid zijn waargenomen.

De heer Degenaar verwijst naar zijn eerder gestelde vraag naar een gebeurtenis van zondag jl. waarbij twee toestellen te dicht bij elkaar zouden zijn geweest zodat een ervan de landing heeft moeten afbreken. De heer Jense antwoordt dat het startvlak van een van beide toestellen zich niet op de baan maar binnen de zogenaamde 150 meter strook dus in de directe nabijheid van de baan bevond en dat daarom opdracht is gegeven aan het landende toestel een extra ronde te maken alvorens daadwerkelijk te landen.

4. Sluiting

De voorzitter dankt allen voor het bijwonen van de vergadering en hun inbreng, verwijst naar het besluit onder punt 2 en verklaart de vergadering voor gesloten.