

Oud-piloot vecht slepend conflict over gebruik start- en landingsbaan in Beek voor de rechter uit

Vandaag om 18:46 door Siebrand Vos



*De start- en landingsbaan gezien vanuit het zuiden, met onderaan het keerpunt op 2750 meter en daarboven het oude keerpunt op 2500 meter
Afbeelding: Stefan Koopmans*

Oud-luchtverkeersleider en piloot John Huizinga woont pal naast de start/landingsbaan van Maastricht Aachen Airport. Hij stelt dat MAA de baan met trucs te lang maakt. Het vliegveld ontkent.

Oud-luchtverkeersleider en piloot John Huizinga uit Schietecoven maakte zijn punt vrijdag bij de bestuursrechter in Roermond aanschouwelijk met dia's en feitenoverzichten. Hij werd bijgestaan door de eveneens gepensioneerde Ruud Holswilder, die bijna dertig jaar gezagvoerder was op een Boeing 747. Mannen uit de praktijk dus. Mannen ook die regelgeving voor de luchtvaart enger interpreteren dan de Inspectie Leefomgeving en Transport, die een handhavingsverzoek van Huizinga en andere omwonenden heeft verworpen.

Nadat de buurt in 2019 gelijk had gekregen voor wat betreft het handhaven van 2500

meter als maximale lengte, in plaats van 2750 meter, maakte het vliegveld de start- en landingsbaan flexibeler. Er werd wel maximaal 2500 meter van het aanwezige asfalt gebruikt, maar niet steeds hetzelfde stuk. Dat is sindsdien afhankelijk van de start- en landingsrichting. Een jaar later kreeg de buurt nog eens gedeeltelijk gelijk, toen de inspectie oordeelde dat het zuidelijkste startpunt wat naar het noorden moest opschuiven.

Lees ook: Omwonenden krijgen deels gelijk: Maastricht Aachen Airport is in overtreding met gebruik van startbaan
(https://www.limburger.nl/cnt/dmf20200221_00148731)

Taxiën

Huizinga woont langs de zuidkant, waar omwonenden de meeste overlast ondervinden. Vooral het taxiën is lawaaiig. Volgens Huizinga is dat flexibele gebruik strijdig met in graniet gehouwen internationale regelgeving. De meest zuidelijke 250 meter zouden niet meer mogen worden gebruikt. „Die gingen er bij Geverik af en werden er bij Schietecoven aangeplakt. Een baan ligt vast met coördinaten, daar kun je niet mee schuiven. Dat gebeurt nergens ter wereld.”

Zijn oud-collega Holswilder wees erop dat er meer afwijkingen zijn in Beek. Zo zouden de grenzen van de officiële veiligheidszone, nodig in geval van doorschietende toestellen, buiten het luchthaventerrein liggen en „mensen op twee wegen in gevaar kunnen brengen”. Hij toonde plaatjes van incidenten en ongelukken in Brussel, Toronto en Halifax.

Lees ook: Conflict over flexibel gebruik van start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20200217_00148055)

MAA is heel open over de situatie, stelde jurist Robert Rozenbrand van de inspectie. „Elke luchthaven kent afwijkingen van de regelgeving. Ook MAA. Die afwijkingen zijn onderkend en benoemd bij het aanvragen van certificaten. Er valt voor mij niets meer te handhaven. (...) Het aanwijzingsbesluit uit 2004 maakt sowieso meerdere banen mogelijk. Het gekke is dat ze overlappen. Dat is uniek en dat leidt tot deze zaak.”





De start- en landingsbaan wordt omwille van de veiligheid gerenoveerd. *Foto: Mitchell Giebels*

Gevoel

Havenmeester en safety manager Robert Jense biechtte op dat MAA zelfs achttien afwijkingen kent, vier meer dan de eisers noemden. „Die zijn al in 2014 door de minister acceptabel geacht, na onderzoek. Hier en daar zijn aanpassingen gedaan, zo is een draaipunt vergroot.”

Dat er in die besluiten en regelgeving innerlijke tegenstrijdigheden kunnen zitten, kan frustrerend zijn, maar daar besluiten wij hier niet over, sprak voorzitter Span van de bestuurskamer. Zij waarschuwde Huizinga cs. dat zij alleen juridisch mag toetsen. „Dat kan anders uitpakken dan je vanuit je gevoel rechtvaardig acht.”