



# Nieuwsbrief

## Stop groei MAA

April 2021

#6 Pagina 1 van 4

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie Tegen Uitbreiding MAA, verschijnt wanneer hier aanleiding toe is. De Alliantie is altijd bereid om met politici van alle partijen in gesprek te gaan over MAA. Neem hiertoe contact op d.m.v. onderstaand e-mailadres. [contact@stopgroeimaa.nl](mailto:contact@stopgroeimaa.nl) [www.stopgroeimaa.nl](http://www.stopgroeimaa.nl) [www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg](https://www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg)

## De onrechtmatige baanverlenging van MAA

### Minachting van de veiligheid

Opereren met de zwaarste categorie vrachtvliegtuigen op dit vliegveld waar nog geen ruimte is voor een taxibaan en waar openbare wegen de veiligheidszones (RESA) kruisen die zich uitstrekken tot buiten de grenzen van MAA, getuigt van minachting van de veiligheid en is vragen om problemen.

Een baanverlenging zat er in 2004, vanwege grote weerstand bij de omwonenden, voor MAA niet in, maar er moest vanwege de dadendrang van MAA wel een oplossing gevonden worden om zwaar luchtvrachtverkeer te kunnen accommoderen.

Het werd een zgn. "stopway" die, naar nu blijkt uit met WOB-procedure opgevraagde stukken, tot 30 maart 2017 onrechtmatig werd gebruikt als start-/landingsbaan en per 30 maart 2017 onrechtmatig is "ingeruild" voor een baanverlenging.

### Rechtszaak

Reden voor John Huizinga, gepensioneerd luchtverkeersleider en woonachtig in Schietecoven op 145 m naast de "stopway", om na een handhavingsverzoek en een negatieve BOB (Beslissing Op Bezwaar) deze zaak aanhangig te maken bij de Bestuursrechter.

Op 23 maart jl was de zitting bij de Raad van State in Roermond gepland, maar op het laatste moment heeft de Rechtbank besloten tot uitstel, omdat naast het ministerie ook MAA als partij betrokken diende te worden.

Maar de baanlengte is niet het enige struikelblok voor MAA, ook de inklemming tussen woonkernen en de A2 maakt MAA tot het gedrocht dat het nu is, een gedrocht dat het best te verwoorden is met "ik wil wel, maar ik kan niet", een constatering in het kader van het ontbreken van realiteitszin.

De zwaarste categorie vliegtuigen zijn  
blijkbaar welkom op MAA, terwijl er  
geen ruimte is voor een taxibaan en  
openbare wegen de veiligheidszones  
doorkruisen.  
Dat is vragen om problemen.

De Raad van State behandelt de  
rechtmatigheid van het gebruik van  
de 'stopway'

### MER-procedure

Maar linksom of rechtsom, hier zal bij de aanvraag voor het nieuwe Luchthavenbesluit terdege rekening mee gehouden moeten worden in een MER-procedure. Lawaai veroorzaakt door taxiënde vliegtuigen wordt dan wel wettelijk afgedaan als “te verwaarlozen”, maar de door een akoestisch bureau gemeten waardes liegen er niet om: minutenlang lawaaioverlast tussen de 70 – 95 dB(A). Tel daarbij op de stank van onverbrande kerosinedampen en het lawaai (90 dB(A)) van de zgn. “reverse” (het remmen op de motoren dat net als taxi-lawaai ook niet meeberekend wordt) en het plaatje van een onleefbare woonsituatie is compleet.

### Samengevat:

MAA heeft 13 jaar lang illegaal gebruik gemaakt van een baanverlenging door er de kwalificatie “stopway” aan te geven en 4 jaar door de baan onrechtmatig te verlengen tot 2.750 m. De wijze waarop dit heeft plaatsgevonden is in strijd met de vergunning en internationale verplichtingen van ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Daarnaast laat MAA verkeer taxiën op de startbaan waarbij en waardoor onacceptabele en onrechtmatige overlast wordt veroorzaakt. Overlast die ook niet stopt bij een baanlengte van 2.500 m, maar waar gedacht moet worden aan een operationele baanlengte van ongeveer 1.750 m alvorens de overlast binnen de wettelijke grenzen valt.

### Bezint eer ge begint!

Deze luchthaven heeft verborgen gebreken en maakt meer kapot dan Limburg lief is!!

Bovenstaande is een verkorte versie van een uitvoeriger en diepgravender artikel van de auteur John Huizinga. U vindt het via onderstaande link.

<https://stopgroeimaa.nl/wp-content/uploads/Het-complot-MAA.pdf>

Wilt u reageren? Neem contact op met de auteur via zijn e-mailadres [huizules@home.nl](mailto:huizules@home.nl)

Er blijken geen geluidsnormen te bestaan voor het geluid van taxiënde vliegtuigen.

Bij MAA leidt het taxigeluid tot grote overlast (70-95 dB[A])



De huidige start- en landingsbaan van de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA), de noord-zuidbaan, ligt relatief ongunstig ten opzichte van de omringende woonbebouwing. Een verdere ontwikkeling van MAA met uitsluitend een noord-zuidbaan zou uit oogpunt van geluidsoverlast onaanvaardbare consequenties hebben voor het woon- en leefklimaat in de regio”

Brief van de Ministers van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en van Economische Zaken in 1996.

Soms loont het de moeite om als politicus of bestuurder een bepaalde kwestie vanaf een afstand te bekijken.

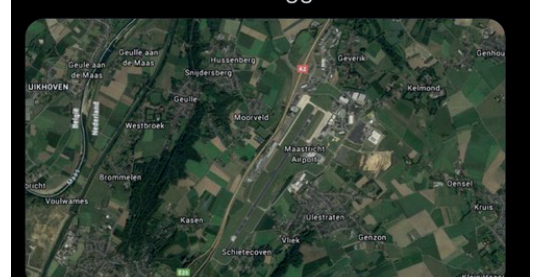
Als je vanaf een hoogte van 9000 meter kijkt naar [@MST\\_airport](https://twitter.com/MST_airport) dan zou je kunnen afvragen of daar wel een luchthaven behoort te liggen.



Geverik ten noordoosten van de baan



Schietecoven ten zuidoosten van de baan



## Aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer voor PS bij grote projecten

**In de FEB-commissievergadering van 5 maart 2021 deden leden van de Zuidelijke Rekenkamer aanbevelingen t.a.v. het provinciale beleid bij grote projecten.**

De ZRK acht het van essentieel belang dat bij grote projecten steeds het publieke belang gediend en het maatschappelijk en financieel rendement voor ogen gehouden moet worden. Alle partijen, zonder enige uitzondering, omarmden deze boodschap.

Toen later in de vergadering het grote project MAA aan de orde kwam, bleek dat bij sommige partijen deze aanbevelingen nog niet waren ingedaald. Men vond het namelijk niet nodig om bij de nog uit te voeren MKBA ook de optie 'gebiedsontwikkeling MAA-terrein' te onderzoeken, maar gaf er de voorkeur aan het bestaande partijstandpunt over MAA te verkondigen.

Deze houding was zeer opmerkelijk, omdat de uitkomsten van de MKBA die de Alliantie Tegen Uitbreiding MAA liet uitvoeren, laten uitschijnen dat een regionaal, stil en innovatief verkeersvliegveld voor de regio economisch én maatschappelijk een groter rendement oplevert dan de huidige exploitatie, terwijl gebiedsontwikkeling wellicht nog veel gunstiger zal uitpakken.

De ZRK vindt dat grote projecten financieel en maatschappelijk moeten renderen

Er zijn partijen die voor MAA een uitzondering willen maken en de aanbeveling van ZRK in de wind slaan

## No Data

**Omwonenden van MAA zijn in de loop van 2018 zelf geluid gaan meten, omdat we ons niet herkenden in de cijfers waar de Provincie mee kwam. Dit gebeurde met app's op mobieltjes en goedkope geluidsmeters. Na een maand ontdekten we al, dat de verschillen tussen gemiddelden en de pieken die onze oren ervaren, erg groot zijn.**

Via kwamen we in het bezit van een klasse 1 geluidsmeter. Daar is heel secuur in november 2018 mee gemeten. De resultaten waren onthutsend! 104 - 106 dB voor de Boeing 747-400. Met deze resultaten zijn we het gesprek aangegaan met de Provincie en de CRO. Met veel tegenzin ging de Provincie uiteindelijk overstag en ging nu zelf ook meten.

Het verschil tussen een gemiddelde en een piekmeting is erg groot

Er waren 2 aanbieders: Sensornet en EANS. De keuze viel op Sensornet. Januari 2020 waren 6 meetpalen geplaatst: 3 in Beek en 3 in Meerssen. Omwonenden hadden graag gezien dat er in Schietecoven ook een geplaatst zou worden om ook het taxigeluid te kunnen meten waar men daar zeer veel last van ondervindt. De Provincie besliste echter anders. Evenwel kon het meten nu beginnen.

De 6 microfoons lieten live het aantal dB's zien op de website van Sensornet. Prima, maar er was ons meer beloofd. Met alleen dB's ben je er niet. Je moet natuurlijk ook weten welk toestel dat geluid produceert. Dat noem je de transponder-gegevens.

De eerste maanden van 2020 werden we aan het lijntje gehouden. "Sensornet heeft de data niet beschikbaar", "de RUD werkt nog aan de rapportage", "door corona kan er geen bijeenkomst gehouden worden", "de gegevens moeten eerst door de CRO-werkgroep hinderreductie besproken worden", etc. etc. In juli '20 verschijnt dan eindelijk een rapport van de RUD in de CRO over het eerste halfjaar van 2020. Daaruit blijkt duidelijk dat de overlast enorm is en welke vliegtuigen de boosdoeners zijn. Op de maanden juli tot en met december 2020 wachten we nu nog steeds. En nu staan de 6 meetpalen op "no data"! Heeft de Provincie het contract met Sensornet niet verlengd en/of betaald?!

Omdat we deze handelwijze inmiddels herkennen is er door omwonenden zelf een meetnet aangeschaft. 17 meetstations van de Duitse firma EANS zijn geïnstalleerd in Meerssen en Beek. Daarvan zijn alle data publiekelijk beschikbaar en worden maandelijks overzichten gepubliceerd.

Inmiddels zijn de microfoons van de meetpalen van Sensornet weer actief, maar een rapportage over heel vorig jaar is er nog steeds niet, en vliegtuiggegevens ontbreken ook nog steeds.

Over een (on)betrouwbare overheid gesproken....

Overigens wordt na afloop van elk jaar de gerealiseerde geluidsoverlast berekend. Hierbij vergelijkt men de berekening niet met de gemeten geluidsoverlast. Bovendien wordt in die berekeningen het geluid van vliegtuigen op de grond (voor het opstijgen en na het landen) niet meegeteld.

*Noot: De RUD is de Regionale UitvoeringsDienst. Deze dienst houdt zich o.a. bezig met het verstrekken van vergunningen aan, het houden van toezicht op en handhaving bij risicovolle bedrijven.*

.....  
 In Schietecoven werd door de Provincie GEEN meetapparatuur geplaatst  
 .....

.....  
 De gegevens gemeten door de Provincie werden aanvankelijk niet verstrekt.  
 Toen de gegevens van het eerste halfjaar 2020 eindelijk beschikbaar kwamen, bleek een enorme toename van geluid gemeten te zijn  
 .....

.....  
 Tot op vandaag wachten we nog op gegevens van de tweede helft van 2020  
 .....

.....  
 Er wordt door de Provincie geen geluid gemeten van vliegtuigen op de grond  
 .....