

Aan

College van Gedeputeerde Staten en aan
Provinciale Staten van de Provincie
Limburg
postbus@prvlimburg.nl

Ulestraten, 1 juni 2022

Onderwerp: Veiligheid MAA



Geacht College van GS en Provinciale Staten,

Onder deze brief vindt u een analyse van de veiligheidssituatie van Maastricht Aachen Airport (MAA). Deze analyse is opgesteld en geschreven door John Huizinga, lid van de Alliantie pleinAir Maastricht en als onder andere oud verkeersleider bij MAA een gerespecteerd deskundige.

Een analyse over de veiligheidssituatie heeft tot nu toe ontbroken in het proces van besluitvorming over de toekomst van MAA. De problematiek is zeer complex en laat zich niet gemakkelijk eigen maken. Reden temeer het onderwerp veiligheid zeer serieus en doorslaggevend te nemen.

Deze analyse gaat niet over geluidshinder, stikstof uitstoot, mismanagement van de Schiphol Group, werkgelegenheid, schade voor het Limburgse toerisme of naar beneden vallende vliegtuigmotoren en/of rond vliegende dakpannen;

Nee, deze analyse behandelt de belabberde staat van de veiligheid van het vliegveld afgezet tegen de eisen zoals vastgelegd in het Verdrag van Chicago en de bepalingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Het ontbreken van fysieke grondruimte van MAA leidt er toe dat **blijvend** niet aan de voorgeschreven veiligheidseisen voldaan kan worden.

Dat betekent illegaal doorgaan en wachten op een vliegramp of de juiste weg kiezen en sluiten.

Veiligheid staat voorop en gaat vooralles, toch?

Met vriendelijke groeten,

Namens de Alliantie pleinAIR Maastricht

Wim Derks
Secretaris/Penningmeester van
Alliantie en van Stichting GUVB
alliantie@pleinairmaastricht.nl

VEILIGHEID MAASTRICHT AIRPORT

Is de veiligheid van het vliegveld in overeenstemming met de normen en verplichtingen zoals geformuleerd in de Annexen van ICAO en EASA?

In onderstaand stuk wordt door auteur en ervaringsdeskundige John Huizinga aangetoond dat Maastricht Airport **NIET** voldoet aan de gestelde normen en verplichtingen en derhalve **NIET** luchtwaardig en operationeel kan en mag zijn.

Het gaat daarbij voornamelijk om **drie zaken**: grove misinterpretaties van bestaande regels, het onjuist definiëren van de baan (runway) en het ontbreken van een taxibaan. Deze drie tekortkomingen zijn zeer ernstig voor de veiligheid. Bij toename van het vliegverkeer zal het gebruik van de runway sterk toenemen en zijn ernstige ongelukken zeker niet uit te sluiten.

De luchtvaarttaal is Engel. U zult dus hieronder veel Engelstalige begrippen tegenkomen.



REGULERING VAN DE INTERNATIONALE BURGERLUCHTVAART

De internationale burgerluchtvaart is gereguleerd vanuit de Annexen van **ICAO** (*International Civil Aviation Organisation*) en vanuit **EASA** (*European Aviation Safety Organisation*).

In 1944 heeft Nederland, met inmiddels 192 andere Lidstaten, het *Verdrag van Chicago* geratificeerd. Overeenkomstig dit verdrag, dat het internationale luchtvaartverkeer regelt, hebben de Lidstaten rechten en verplichtingen. Rechten zoals landingsrechten en overvliegrechten.

De verplichtingen zijn vastgelegd in en bestaan uit het opvolgen van de “**sarps**”: “*standards and recommended practises*”.

ICAO is de uitvoerende macht die *sarps* ontwikkelt en implementeert in de *Annexen*.

EASA, een agentschap van de Europese Unie, is opgericht in 2002 en gevestigd in Keulen. Het staat bekend onder EU regulation 2018/1139 en heeft als doel om de Europese lidstaten te assisteren bij het voldoen aan hun verplichtingen van de sarps. Waar ICAO spreekt over *standards of sarps*, spreekt EASA van *certification specifications of CS*. Deze CS zijn evenwel niet bindend en daarom is er enige ruimte er vanaf te wijken. Artikel 15 van EU richtlijn 2018/1139 zegt dan ook specifiek dat afwijken van de CS de Lidstaten evenwel niet van de plicht ontheft om te voldoen aan de ICAO **sarps zoals vastgelegd in 19 Annexen**.

MAASTRICHT AACHEN AIRPORT, STAND VAN ZAKEN

Een overzicht:

1. **Veiligheidszones**. Begin deze eeuw werden er in Nederland veiligheidszones voor vliegvelden geïntroduceerd waarbij zich binnen een bepaalde zone geen woningen mochten bevinden. Dit betekende voor MAA dat 35 woningen in het dorp Geverik afgebroken zouden moeten worden. Creatief werd besloten om in plaats daarvan het baangebruik aan te passen. Hiertoe werd de 2500 meter baan verlengd met 250 meter “stopway”. **Op een stopway mag volgens internationale regelgeving (sarps) niet geland of gestart worden. De stopway is alleen bedoeld bij het afbreken van een take-off. Er moet ook een speciale markering worden aangebracht. In de vergunning werd evenwel gebruik als “baan” wel toegestaan. Op listige wijze werd verwoord dat toch op de stopway geland en gestart mocht worden zonder de term stopway te gebruiken.**
2. **Baan noord (richting Beek)**. De meest noordelijke 150 meter van de baan werd op papier niet gebruikt om als startbaan voor verkeer in noordelijke richting te fungeren, maar deze 150 meter stopway mocht wel gebruikt worden om bij de startberekeningen mee te nemen. Dit is namelijk het doel van een stopway. Wat was het resultaat? De start werd begonnen op de zuidelijke stopway en de start rekenlengte bedroeg $2500+150=2650$ meter. De veiligheid voor de bewoners van Geverik bleek een schijnveiligheid: in plaats van een extra 150 meter bescherming tegen vliegtuigen die uit de baan zouden kunnen “vliegen” **werd dit gevaar juist vergroot**. De commissie MER, die kritische vragen stelde over het gebruik van de stopway, werd vakkundig het bos ingestuurd door de luchtvaartinspectie. Die zou steekproefsgewijs controleren of piloten zich wel aan de 2500 meter baan zouden houden. **Wat niet verteld werd is dat die 150 meter meegerekend werd in de startafstand** dus dat die controle een wassen neus was.
3. **Runway extended safety zone (RESA – richting Meerssen)**. De stopway aan de zuidkant werd aangelegd in de oorspronkelijke 300 meter lange veiligheidszone RESA. Elke baan heeft namelijk een verplichte veiligheidszone van, in geval MAA, 300 meter. Dus extra gebied na de stopway. Dit betekende dat er in een nieuwe RESA voorzien moest worden. Deze RESA kwam nu voor ongeveer 75% **buiten** het luchtvaartterrein te liggen op gemeentegrond van Meerssen. **Dit is in strijd met de sarps**. Die RESA moet terug binnen de grenzen van het luchtvaartterrein waardoor de stopway verdwijnt en weer RESA wordt.
4. **Runway strip area (RSA)**. Dit is een veiligheidszone die zich uitstrekt tot 140 meter gerekend in de breedte vanuit de *runway centreline* (middellijn van de baan). Door de aanleg van de zuidelijke stopway moest ook de *strip area* opgeschoven worden en kwam, omdat het oorspronkelijke RESA gebied aan het einde taps toeloopt, aan het einde aan beide zijden deels **buiten** het luchtvaartterrein te liggen. MAA denkt dit op te kunnen lossen door een “*frangible*” (makkelijk breekbaar) hek op die locaties te plaatsen. Echter, makkelijk breekbare objecten betreffen objecten die gelegen zijn

binnen het RESA gebied en **niet** om de strip area te kunnen begrenzen op minder dan de voorgeschreven 140 meter.

5. **Runway extended safety zone - RESA:** in een RESA mogen geen objecten voorkomen, uitgezonderd noodzakelijke objecten voor de vluchtuitvoering (LLZ antenne en naderings/approach verlichtingsmasten) en dan onder voorwaarde dat deze frangible (makkelijk af te breken) zijn. Op MAA ligt, door het aanleggen van de zuidelijke stopway, de LLZ antenne binnen de RESA terwijl ook de eerste 2 approach verlichting masten binnen de RESA liggen. **Maar deze zijn beiden niet frangible / breekbaar en vormen dus een gevaar voor luchtvaartuigen.**
6. **MAA heeft een geheel eigen interpretatie van het begrip baan.** De 2500 meter baan (in de vergunning Art 3 gedefinieerd als “MAA heeft een baan met een lengte van 2500 meter ICAO code 4^E”) is verlengd met 250 meter stopway en volgens de luchtvaartinspectie bestaat deze 2750 meter beton eigenlijk uit 3 aparte en elkaar overlappende banen met elk een lengte van 2500 meter. Dit om te verbloemen dat MAA 2750 meter baan gebruikt terwijl maar 2500 meter vergund is. **Deze fantasie constructie is in strijd met ICAO sarps en EASA CS.**
7. **ICAO definitie van baan.** MAA gebruikt bij starten en landen in zuidelijke richting (Meerssen) het zuidelijke gedeelte van de 2500 meter baan om vliegtuigen te **laten landen** en het noordelijke gedeelte van de 2500 meter om vliegtuigen te **laten opstijgen**. De ICAO definitie van een baan is: “**a defined area prepared for the take-off and landing of aircraft**” en de Nederlandse definitie luidt: **een gebied uitsluitend bestemd om vliegtuigen te laten landen en starten**. **MAA gebruikt, ook gelet op de definities, 2750 meter om vliegtuigen te laten landen en starten, terwijl maar 2500 meter vergund is.**

MAA en de ILT (Inspectie voor Leefomgeving en Transport) zeggen dat de vergunde baanlengte van 2500 meter gaat over de operationele baanlengte. ICAO kent ook het begrip operationele baanlengte en die heten “**declared distances**” (DD’s). De twee voor MAA van belang zijnde **declared distances** zijn de **TORA (Take-Off Run Available)** en de **LDA (Landing Distance Available)**. Deze zijn beiden gedefinieerd als “*that part of the runway.*”. Aangezien de runway gedefinieerd is met coördinaten betekent dit dat de **declared distances** binnen de gedefinieerde baan moeten liggen. De baanverlichting is daarop afgestemd en bij de laatste 900 meter met rode lampen en afwisselend rood/witte lampen gemarkeerd. Dit is voor de veiligheid voor zowel landende als startende piloten.

De constructie die op MAA, met goedkeuring of misschien zelfs na souffleren van de inspectie, wordt toegepast is niet conform de sarps en kan leiden tot gevaarlijke situaties en verwarring bij piloten.

8. **Geen baanverlenging aangevraagd.** Waarom is destijds geen baanverlenging aangevraagd maar een stopway aangelegd? Er was in die tijd veel commotie tijdens de voorbereidingen voor de Oost-West baan en de drie toentertijd betrokken ministeries hadden de uitspraak gedaan dat verlenging/uitbreiding van de Noord-Zuid baan zou leiden tot onacceptabele toename van geluidoverlast voor de omwonenden. De aanvraag voor een vergunning tot verlenging zou het niet gehaald hebben.
9. **Geen taxibaan.** Er is op MAA geen ruimte voor een taxibaan en de runway wordt dan ook structureel gebruikt om vliegtuigen te laten taxiën. **Dit is risicovol en in strijd met de sarps.** Denk hierbij aan de Tenerife ramp van 1977 waarbij twee jumbo jets op de runway met elkaar in botsing kwamen omdat de taxibaan tijdelijk buiten gebruik was. Slechts incidenteel kan door de verkeersleider de runway gebruikt worden om te taxiën **bij een zgn “backtrack”**. **MAA doet dit structureel en neemt dus grote risico’s.**

- 10 De baanverlichting op MAA** is niet conform de sarps omdat de baan ingedeeld is in 3 aparte, elkaar overlappende delen. De verlichting is ingericht en aangebracht voor een baan van 2750 meter waardoor alleen landende piloten een juiste indicatie krijgen van het resterende gedeelte baan. **Startende piloten hebben geen idee waar hun 2500 meter baan eindigt.** Ter info: de baanverlichting bestaat uit witte “*centreline*” (middellijn)verlichting waarvan de laatste 900 meter van de baanverlichting rood/wit (600 m) en rood (laatste 300 m) is.
- 11 Runway end.** Bovenstaande geldt ook voor de runway “*end*” verlichting. Deze zou binnen 3 meter van het einde beton geïnstalleerd moeten zijn (op MAA alleen voor landend verkeer) en de runway “*edge*” verlichting, laatste 600 meter geel in plaats van wit. **Op MAA alleen voor landend verkeer en dat is in strijd met de sarps.**
- 12 Startpunt voor vertrekkend verkeer in noordelijke richting.** Hiervoor is op de zuidelijke stopway een witte stippellijn getrokken. In strijd met ICAO sarps. **Startposities liggen uit veiligheidsoverwegingen altijd aan het begin van de baan of bij een intersectie met een taxibaan.** Risicovol omdat de piloot bij bijvoorbeeld lichte sneeuwval of dichte mist de streep kan missen. De witte streep markering op een baan is dan ook geen “*standard*” maar een *bedenksel van één van de bureautjes uit de categorie “u vraagt en wij draaien”*.
- 13 Verandering van stopway naar runway.** Na 13 jaar lang een stopway gebruikt te hebben om verkeer te laten starten en landen werd **zonder enige vorm van procedure of bekendmaking** de status van stopway veranderd in runway. **Dit is in strijd met de vergunning** (2500 meter werd nu 2750 meter). Dit werd alleen bekend gemaakt in het **AIP (aeronautical information publication** - internationaal verplichte luchtvaart publicatie waar piloten alle info uit kunnen halen voor de vluchtuitvoering). Een AIP is een sarp uit annex 15. Alle lidstaten moeten een AIP publiceren waarbij ook het format verplicht is. Uniformiteit van regelgeving voor alle 193 lidstaten.

Afgezien van deze items zijn er minimaal nog een tiental te noemen. Aangezien deze zeer technisch van aard zijn worden deze hier niet verder toegelicht.

Uiteraard is er over deze afwijkingen contact geweest met de inspectie zowel in hoorzittingen als in rechtszaken. Het ministerie beroept zich hierbij op twee punten, ten eerste dat de inspectie ontheffingen kan verlenen gebaseerd op basis van EU regulation 2018/1139 en ten tweede dat de inspectie MAA een veiligheidscertificaat heeft verleend.

Om met het laatste te beginnen, de inspectie keurt hierbij zijn eigen vlees.

De inspectie wijkt af van de annex sarps **die bindend zijn** en is van mening dat zij op basis van de EASA certification specifications (CS) **die niet bindend zijn** hiertoe gerechtigd is omdat de CS anders conflicterend kunnen zijn met de “sarps”. Dit alles onder voorwaarde dat de inspectie de afwijkende regels als veilig beoordeelt.

Dan het tweede punt.

EU richtlijn 2018/1139 zegt in Art 15 dat afwijken van de CS de Lidstaat **niet vrijwaart** van het voldoen aan de verplichtingen van het Verdrag van Chicago en ICAO. Dit betekent dat Nederland moet voldoen aan de sarps en hiervan mag afwijken in uitzonderlijke situaties maar in zo’n geval hiervoor wel de zgn. Art. 38 procedure van het Verdrag moet volgen. Dat zegt dat de Lidstaat moet aangeven van welke “*standard of recommended practices*” het afwijkt met uitgebreide toelichting en reden. Verder is een Lidstaat dan verplicht om de afwijkingen met redenen op te nemen in het AIP. Nederland heeft voor geen enkele van de ongeveer dertig relevante afwijkingen van de sarps in Annex 14 (*aerodromes*) en Annex 15 (*aeronautical*

information service) de Art 38 procedure gevolgd en ook niet aan de verplichting voldaan om de afwijking met reden in het AIP te vermelden. ***Dit is een veiligheidsissue***, piloten moeten op te hoogte zijn waarin Nederland afwijkt van de sarps en waarom!!

De reden dat Nederland dit niet vermeldt kan wel bedacht worden. Nederland staat dan namelijk volstrekt voor joker bij de overige lidstaten als het de redenen zou moeten aangeven waarom afgeweken wordt. De afwijkingen moeten in het AIP per Annex vermeld worden. Op dit moment, dat is al zeker 15 jaar van kracht, wordt in het AIP vermeld dat bij Annex 14 (*aerodromes*) de ***“annex implementation under review”*** is en dat de ***“significant difference to be determined”*** zijn. Dit kan gewoon niet en is in strijd met de sarps.

Hoe komt een ‘sarp’ tot stand? Het Verdrag van Chicago is duidelijk en de annexen dekken de lading volledig. Er zal, gezien en gelet op de veiligheid, nooit een andere interpretatie mogelijk zijn. Een ***standard and recommended practice*** komt tot stand door onderzoek van 27 deskundigen uit diverse Lidstaten en na goedkeuring van alle Lidstaten. Voordat tot publicatie en implementatie wordt overgegaan verstrijkt een periode van gemiddeld 2 jaar. In Annex 15 is bepaald dat bij publicatie **van de afwijkingen van de Annexen** in het AIP er slechts twee mogelijkheden zijn, ofwel bij geen afwijkingen het woord ***“NIL”*** ofwel het vermelden van de afwijking met opgave van reden. **Dat de verschillen en significante verschillen nog door Nederland bepaald zouden moeten is klinkklare onzin. Zelfs dit is gespecificeerd door ICAO om te voorkomen dat elke Lidstaat zelf gaat bepalen wat significant is en wat niet. Hetzelfde Annex 15 bepaalt namelijk o.a. dat alle sarps sowieso “significant” zijn evenals ook alle veiligheid gerelateerde “recommended practices”.**

Nederland heeft blijkbaar lak aan de veiligheidsnormen van het Verdrag van Chicago en maakt zijn eigen regels.

Dit blijkt ook uit het feit dat Nederland eigen bureautjes uit de categorie “u vraagt en wij draaien” inhuurt om de gewenste uitkomst te ‘bevorderen’. Deze onderzoeksbureaus doen het onderzoek dat door ICAO al is uitgevoerd en na toestemming van alle Lidstaten (dus ook Nederland) tot implementatie van de sarps heeft geleid, nog eens dunnetjes over met de door het ministerie gewenste uitkomst als gevolg. Dit is een regelrechte belediging naar de overige Lidstaten van het Verdrag van Chicago en naar ICAO en met minachting van de veiligheid binnen de burgerluchtvaart.

Auteur:

John Huizinga

Ik heb 50 jaar luchtvaart ervaring in zowel militaire luchtverkeersleiding als in burger luchtverkeersleiding (Schiphol, Eelde en MAA). Ik ben 35 jaar toren en radar luchtverkeersleider geweest. Ook ben ik als piloot werkzaam geweest en heb ongeveer 4000 cpt uren op zaken jets. Inmiddels ben ik ruim 4 jaar zeer intensief bezig met dit dossier en heb breed kennis opgedaan van de nationale en internationale wet- en regelgeving.

31 mei 2022