

Overzicht juridische procedures

Betreffende Maastricht Aachen Airport

23 november 2022



Illegaal opererend vliegveld

Overzicht van lopende, in voorbereiding zijnde en voorgenomen juridische procedures

Steeds vaker moet de overheid door de rechter tot de orde geroepen worden om zich aan eigen wetten en regels te houden. Opvallende voorbeelden zijn stikstof (MOB) en klimaat (Urgenda). Met name richting de luchtvaartindustrie treedt de overheid vaak niet handhavend op.

Ook bij Maastricht Aachen Airport vinden activiteiten plaats die illegaal zijn.

Daarnaast zijn ongeveer twintig ontheffingen gegeven aan MAA om het vliegveld op deze onmogelijke plaats te kunnen exploiteren. De vraag of deze ontheffingen allemaal standhouden bij een toetsing door de rechter.

Hieronder volgt een overzicht van lopende, in voorbereiding zijnde en voorgenomen juridische procedures om af te dwingen dat Maastricht Aachen Airport (MAA) gehouden wordt aan wetten en regels die van belang zijn voor omwonenden en natuur.

1 Geen stikstofvergunning voor de exploitatie

MAA staat op de zesde plaats wat betreft de grootste uitstoters van stikstof in Limburg. Desondanks heeft MAA daarvoor niet de benodigde vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wbn) en weigert de overheid om handhavend op te treden. Daarom is op 30-6-22 MOB (Johan Vollenbroek) bij de rechtbank een procedure begonnen. Van MOB is bekend dat die de ene na de andere stikstofprocedure wint.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-vliegveld-zonder-vergunningen-20-9-22.pdf>

2 Strafbare economische misdrijven

Omdat MAA geëxploiteerd wordt zonder de vereiste stikstofvergunning begaat MAA strafbare economische misdrijven. Hiervan is op 22-11-22 bij het Openbaar Ministerie aangifte gedaan door de Stichting GUVB namens de Alliantie PleinAIR Maastricht.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/22-11-22-Aangifte-tegen-MAA-door-Alliantie-met-B.pdf>

3 Geen stikstofvergunning voor de baanrenovatie

Voor de baanrenovatie is geen stikstofvergunning aangevraagd. Daarom is op 16-9-22 door MOB een preventief handnavingsverzoek ingediend bij Ministerie en Provincie.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-vliegveld-zonder-vergunningen-20-9-22.pdf>

4 Geen geldige exploitatievergunning

MAA heeft geen geldige exploitatievergunning op basis van een luchthavenbesluit. Daarom is op verzoek van de Stichting GUVB en een omwonende een procedure begonnen die nu in de fase is van beroep bij de Raad van State op 19-6-22.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/PERSBERICHT-vliegveld-zonder-vergunningen-20-9-22.pdf>

5 Illegaal baangebruik

Begin deze eeuw is een stopway van 250 meter aangelegd aan de zuidzijde in het verlengde van de baan van 2.500 meter. Deze stopway was voor de veiligheid en aan omwonenden werd verzekerd dat die nooit onderdeel van de baan zou worden. Tien jaar later verdween het woord “stopway” uit de stukken van MAA en werd een baan van “2.750 meter” genoemd. Van deze baan mag tot nu toe maar 2.500 meter gebruikt worden. (In het kader van “preventief handhaven” is in de afgelopen jaren wel een tijd de volle 2.750 meter gebruikt.) Afhankelijk van de richting van opstijgen en landen schuift bij de huidige exploitatie deze 2.500 meter over de 2.750 meter verharding van baan plus stopway. Dit is in strijd met internationale regels. Daarom is door een aantal omwonenden een procedure begonnen, waarvan op 15-8-22 het hoger beroep bij de Raad van State heeft gediend. De uitspraak is al een aantal keren uitgesteld.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Uitnodiging-zitting-15-8-2022.pdf>

6 Onveiligheid door vallende dakpannen

Een bepaald vliegtuigtype is verantwoordelijk voor het grootste deel van het aantal ongelukken van vallende dakpannen. Door een paar omwonenden is een verzoek ingediend om dit vliegtuigtype niet meer toe te laten op MAA. Op 31-7-22 is bezwaar gemaakt bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tegen het niet handhavend op te treden.

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Bezwaarschrift-31-7-22-aan-ILT.pdf>

7 Schade aan gezondheid en leefomgeving

Door een aantal omwonenden is een procedure in voorbereiding omdat de exploitatie van MAA onacceptabele schade aanricht aan gezondheid en leefomgeving.

8 Veiligheidszone ligt buiten luchthaventerrein

Omdat de stopway als onderdeel van de baan in gebruik is genomen is de vereiste veiligheidszone ten zuiden van de baan buiten het luchthaventerrein komen liggen op grondgebied van de gemeente Meerssen. Er loopt nu zelfs een openbare weg door de veiligheidszone. Vanwege deze absurde situatie zijn daar de hekken van het luchthaventerrein zodanig gemaakt dat die neerklappen als een vliegtuig daar tegenaan komt. Er zal mogelijk een ontheffing voor deze situatie zijn, maar deze ontheffing houdt waarschijnlijk geen stand als die door de rechter getoetst wordt. De Alliantie is voornemens hierover een procedure op te starten als MAA blijft bestaan.

9 Geen taxibaan

MAA heeft geen volledige taxibanen. Dit geeft het risico dat taxiënde en landende vliegtuigen met elkaar in botsing komen, zoals bij de Tenerife-ramp. Als het aantal vluchten toeneemt, zoals gepland, wordt het risico groter. Er zal wel een ontheffing voor deze situatie zijn, maar deze ontheffing houdt waarschijnlijk geen stand als die door de rechter getoetst wordt. De Alliantie is voornemens hierover een procedure op te starten als MAA blijft bestaan.