

Deze nieuwsbrief, een uitgave van Alliantie pleinAIR Maastricht, 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@pleinairmaastricht.nl www.pleinairmaastricht.nl www.facebook.com/vlieghinderZuidLimburg

Pagina 1 van 7

Inhoud

- Over vortex pag. 1
- Pilot Vortex en de praktijk pag. 4

Over vortex

Vortex ontstaat door het drukverschil boven en onder de vleugels van een vliegtuig. Vortex vormt een potentieel gevaar voor omwonenden op de grond. Vanwege de extreem korte ligging van verscheidene woonkernen rond de baan van MAA is het in Geverik slechts een kwestie van tijd voordat één of meerdere personen geraakt zullen worden door rondvliegende dakpannen, terwijl in Schietecoven zijwaartse luchtstromen zorgen voor potentieel risico voor met name weggebruikers van de Nieuwe Vliekerweg.

Vanwege de hierboven genoemde gevaren is destijds besloten een Pilot Vortex te starten. Door onwil, beroerde communicatie en mismanagement is het vertrouwen van omwonenden in deze pilot gedaald tot nul. Bovendien ontbreekt tot op heden een toegezegde objectieve evaluatie van het project dat € 440.000,- gekost heeft.

Hoe ontstaat vortex?

Vortex ontstaat door het drukverschil boven en onder de vleugels van een vliegtuig. Door de bolling van de vleugel aan de bovenkant worden de luchtstromen daar als het ware samengedrukt terwijl de luchtstroom onder de vleugel niet verandert. Daardoor versnelt de snelheid van de luchtstroom (venturi effect) op de vleugel en ontstaat boven de vleugel een lagere druk waardoor de zgn "lift" wordt gegenereerd en het vliegtuig kan vliegen.

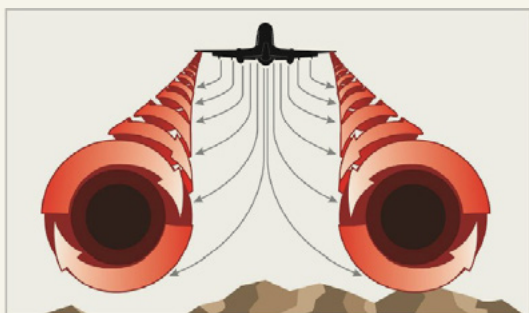


De luchtstromen komen achter de vleugel weer bij elkaar waardoor aan de vleugeltips door menging van lucht met hogere snelheid een draaiing/kolking (vortex) van de lucht ontstaat.

Deze vortex vormt een gevaar voor andere vliegtuigen maar ook voor objecten én personen op de grond en ontstaat vanaf het moment dat er zgn. “lift” wordt gegenereerd, dus vanaf het moment dat het vliegtuig “loskomt” van de baan tot het moment van “touchdown” bij de landing. De krachten van deze draaiende luchtstroom of vortex zijn afhankelijk van een aantal factoren en kunnen enorm zijn: de luchtsnelheid in de kolking direct achter de vleugel kan waarden bereiken van 300 km/uur.

Snelheid en kracht van deze luchtstromen zijn voornamelijk afhankelijk van gewicht, snelheid en “wingspan” (vleugeloppervlak) van het vliegtuig maar ook van de “configuratie” (landingsgestel en kleppenstand/wingflaps) van het vliegtuig. In het algemeen kan gesteld worden dat een zwaarder vliegtuig met lage snelheid voor krachtiger turbulentie zorgt.

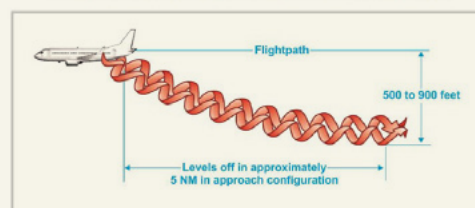
De krachten van de draaiende luchtstroom kunnen enorm zijn: de luchtsnelheid kan waarden bereiken van 300 km/uur.



5. VORTEX STRENGTH.

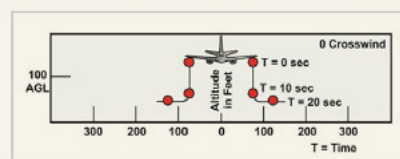
a. Terminal Area. The strength of the vortex is governed by the weight, speed, and wing shape and span of the generating aircraft. The extension of flaps or other wing configuring devices will change the vortex characteristics of an aircraft. However, as the factors which vary most significantly by phase of flight are weight and speed, the vortex strength increases proportionately with an increase in aircraft operating weight or decrease in aircraft speed. Peak vortex speeds up to almost 300 feet per second have been recorded. The greatest vortex strength occurs when the generating aircraft is heavy-slow-clean since the turbulence from a “dirty” aircraft configuration hastens wake decay.

FIGURE 5. DESCENT OF VORTICES FROM LARGE AIRCRAFT



d. Lateral Movement. When the vortices of large aircraft sink close to the ground (within 100 to 200 feet), they tend to move laterally over the ground at a speed of 2 or 3 knots at an altitude of slightly less than one-half the wingspan (see Figure 6, Movement of Vortices from Low-Flying Large Aircraft).

FIGURE 6. MOVEMENT OF VORTICES FROM LOW-FLYING LARGE AIRCRAFT



Wanneer veroorzaakt vortex schade?

Vlak voor de landing kunnen deze luchtstromen op lagere hoogte (<15m) zorgen voor schade aan daken maar ook bij de start kunnen deze heftige luchtstromen zorgen voor schade aan objecten die zich bevinden op afstanden tot ongeveer 250 meter naast de baan.

Vlak voor de landing zorgt de vortex ervoor dat voorwerpen zoals bijv. dakpannen opgetild en meegezogen worden waardoor omwonenden die onder of vlak naast 'het vliegp pad' van de vliegtuigen wonen, gevaar lopen om getroffen te worden door rondvliegende dakpannen.

Maar ook omwonenden die vlak naast de baan wonen, in het geval MAA de omwonenden in Schietecoven, kunnen gevaar lopen door de zijwaartse bewegingen van de vortex gegenereerd door startende vliegtuigen. De vortex, met draaiende en “zuigende” luchtbewegingen met snelheden van meer dan 200 km/uur, beweegt zich namelijk zijwaarts met een snelheid van ongeveer 5 km/uur.

Verder zorgen de tijdens de start gegenereerde vortex voor een potentieel groot gevaar voor weggebruikers die gebruik maken van de Nieuwe Vliekerweg, gelegen direct naast MAA op 150 meter naast de baan. Deze weggebruikers - en dan met name fietsers en motorrijders - kunnen door de vortex plotseling en totaal onverwacht geconfronteerd worden met een zijwaartse “wind” met snelheden van mogelijk meer dan 200 km/uur. Een motorrijder die zuidwaarts over de Nieuwe Vliekerweg rijdt, zou door de kracht van een vortex met motor en al onder een tegemoetkomende vrachtwagen geblazen kunnen worden.

Conclusie

Vortex veroorzaakt door vliegtuigen vormt een potentieel gevaar voor omwonenden op de grond. Vanwege de extreem korte ligging van verscheidene woonkernen rond de baan van MAA is het in Geverik slechts een kwestie van tijd voordat één of meerdere personen geraakt zullen worden door rondvliegende dakpannen, terwijl in Schietecoven zijwaartse luchtstromen zorgen voor potentieel risico voor met name weggebruikers van de Nieuwe Vliekerweg.

.....
Vlak voor de landing veroorzaakt vortex
schade doordat dakpannen opgetild en
meegezogen worden
.....

.....
Ook de tijdens de start gegenereerde vortex
is levensgevaarlijk voor weggebruikers en
voetgangers op de Nieuwe Vliekerweg
.....

Aanbeveling*

Om het gevaar voor de inwoners van Geverik te verkleinen of zelfs totaal weg te nemen zal de landingsdrempel nog verder naar het zuiden opgeschoven moeten worden waarbij geldt dat elke verschuiving van 100 meter zorgt voor een hogere passage van vliegtuigen van ruim 5 meter. De aanbevolen verschuiving zou minimaal 300 meter moeten zijn; dat zou de passagehoogte met ruim 15 meter verhogen.

Voor de veiligheid van weggebruikers over de Nieuwe Vliekerweg zou de baanlengte beschikbaar voor startende vliegtuigen ingekort dienen te worden met ongeveer 250 meter. Dit zou zorgen voor een rotatiepunt van vliegtuigen (moment waarop vortex wordt gegenereerd) ruim voor het punt waar de Nieuwe Vliekerweg ligt. De vortex zal de grond dan later bereiken en zal dan grotendeels verdwenen dan wel voldoende afgezwakt zijn.

*Onderzoek zal nodig zijn om wetenschappelijk verantwoorde waardes te bepalen.

Om het gevaar voor de inwoners van Geverik te verkleinen zal de landingsdrempel verschoven moeten worden met 300 meter

Voor de veiligheid van weggebruikers over de Nieuwe Vliekerweg zou de baanlengte ingekort moeten worden met 250 meter

Pilot Vortex en de praktijk

Na het zoveelste geval van vortex-schade in Geverik belde de voorzitter van bewonersgroep OmwonendenMAA de CEO van MAA, destijds Jos Roeven, om langs te komen. Binnen een kwartier stonden voorzitter en CEO naast een springkussen met daarop drie dakpannen die naar beneden gevallen waren door de vortex. Slechts enige minuten tevoren speelden hier nog kinderen. Je moet er niet aan denken wat er gebeurd zou zijn wanneer die pannen iets eerder naar beneden waren gekomen... Bovenstaande vormde de start van de Pilot Vortex van gemeente Beek, Provincie Limburg en MAA. "Gezamenlijke aanpak moet risico op vortex-schade beperken" luidde de kop op 17 februari 2022 in de Limburger.



Onderzoeksbureaus worden ingeschakeld

Snel kwam er € 440.000 op tafel. MAA was penvoerder en bestelde een onderzoek bij TNO. Van overleg met OmwonendenMAA was echter geen sprake. Zij hadden als ervaringsdeskundigen graag meegedacht bij bijv. de formulering van de onderzoeksvragen. Maar MAA vond dat nergens voor nodig! Na het TNO-onderzoek volgde To70 met een literatuurstudie en berekeningen en toen was € 200.000 van het beschikbare budget reeds op. Ten behoeve van deze pilot was eerder door MAA/Provincie in 2019 ook nog het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) om advies gevraagd. **De hoofdconclusie van het NLR-rapport luidt dat het verminderen van de kans op woningschade bij MAA door zogturbulentie (vortex) niet of nauwelijks mogelijk is met realistische en uitvoerbare maatregelen.**

Onderzoeksbureaus werden ingeschakeld door MAA, maar van overleg met OmwonendenMAA was geen sprake

De conclusie van NLR was dat de onderzochte maatregelen bij MAA niet of onvoldoende zouden leiden tot risicovermindering

En nu de praktijk!

Na al deze theorie breekt nu de praktijk aan. Weer melden de OmwonendenMAA zich om mee te doen en bijv. huizen voor onderzoek ter beschikking te stellen. Maar nee hoor! MAA heeft bouwadviseur Bremen al opdrachten gegeven. Een eerste schouw wordt uitgevoerd en dat levert 97 adressen op in de gemeente Beek. Een lijvig rapport van Bremen Bouwadviseurs verschijnt op 14-1-2022 en niets doet vermoeden dat het hier voorlopig bij blijft.

OmwonendenMAA worden stelselmatig buiten het onderzoek gehouden, en op de vraag van het waarom, worden ontwijkende antwoorden gegeven door MAA

Belabberde communicatie door MAA

De concrete start van de pilot staat gepland voor 4-4-2022. OmwonendenMAA vragen in elk kwartaalgesprek met de directie van MAA hoe de pilot vordert. Er zijn slechts ontwijkende antwoorden van de projectleiders Keulen en Hendriks. Als zij bij huiseigenaren informeren die zich hebben opgegeven voor de Regeling Preventieve Vortex-schade, horen ze dat de communicatie met de huiseigenaren heel slecht verloopt.

Nog maar 47 mensen van de oorspronkelijke 97 doen mee.

JM Dakwerken uit Lanaken maakt er een potje van

Eind 2022 wordt de aanbesteding gewonnen door JM Dakwerken uit Lanaken (België). Oplevering van de daken staat gepland voor 2023. Het aantal aanmeldingen is ondertussen teruggelopen van 47 naar 24. In maart 2024 start JM Dakwerken aan de Burgemeester Janssenstraat in Beek. Maar direct wordt het werk stilgelegd i.v.m. de onveilige werksituatie. JM Dakwerken werkt namelijk niet volgens de in Nederland geldende veiligheidsregels. JM Dakwerken werkt ook maar 2 dagen per week en bewoners zitten weken in de rommel. Brieven voor bewoners blijven uit of spreken elkaar tegen. En als dan op 12 september 2024 bij een dak waar de pannen kort tevoren dambordsgewijs zijn verankerd, maar ze er door de vortex direct weer vanaf vliegen, **is het vertrouwen in de pilot tot het nulpunt gedaald.**

De betrokken aannemer zorgt door onkunde, onzorgvuldigheid en gebrekkige communicatie voor een volslagen mislukking van de pilot

De actuele situatie

Er moet volgens de woordvoester van MAA nog steeds 1 dak afgewerkt worden. Er wordt al vanaf augustus 2024 geroepen dat er een evaluatie komt. Omwonenden MAA heeft in het kwartaaloverleg van maart 2025 echter te horen gekregen dat die evaluatie er nog steeds niet is en dat zij die ook niet zullen ontvangen. Navraag bij het Omgevingsfonds MAA leert dat daar ook geen evaluatierapport bekend is.

Er is nog steeds geen evaluatierapport van het pilot project geleverd, ondanks eerdere beloftes in augustus 2024

Conclusie m.b.t. Pilot Vortex

Vortex is een uiterst serieus probleem voor Omwonenden van MAA. Ze hadden graag hun verantwoordelijkheid genomen en meegedacht. Maar wat leert het bovenstaande ons? Een onderzoek afspreken en betalen kan MAA wel. Maar als het gaat om met omwonenden te communiceren gaat het faliekant mis. De laatste melding op de website van MAA onder het kopje omwonenden dateert van 4 maart 2024. De pilot en dus ook de € 440.000 zijn de laatste 2 jaar in een moeras terecht gekomen en totaal verzand.

Dringend verzoek aan PS

Geachte Statenleden, Omwonenden MAA vraagt u dringend om druk uit te oefenen op MAA om een professioneel evaluatierapport met heldere financiële afrekening van de Pilot Vortex op te leveren. In dat rapport dient op een transparante wijze verantwoording afgelegd te worden van de besteding van het budget van € 440.000, de gevolgde werkwijze en wat het de omwonenden heeft opgeleverd.