

EUREGIO MAAS-RIJN

Meer en beter samenwerken zorg zeldzame ziekten

MAASTRICHT
DOOR HENNIE JEUKEN

Om de zorg voor mensen met zeldzame ziekten in de Euregio Maas-Rijn (EMR) te verbeteren, gaan zorgverzekeraars, patiëntenorganisaties en universitaire ziekenhuizen in deze regio nog meer samenwerken. Hiertoe hebben deze partijen gisteren een intentieverklaring ondertekend.

Dat gebeurde op een evenement in Luik waar de aanbevelingen voor en de resultaten van een EMR-project over grensoverschrijdende zorg voor zeldzame ziekten (het zogeheten EMRadi-project dat sinds drie jaar loopt) in deze regio werden besproken. In dit Maas-Rijn gebied leven zo'n 300.000 mensen, veelal kinderen, met een niet veel voorkomende, vaak erfelijke, aandoening. De zorg voor deze patiënten kan beter als de schotten ertussen uit worden gehaald. Zorg zou immers niet bij de grens moeten stoppen, vinden de partijen.

Veel werk

„In dit project zijn artsen, patiënten en zorgverzekeraars voor het eerst met elkaar om de tafel gegaan om de problemen voor mensen met zeldzame aandoeningen in de grensregio te analyseren en op te lossen. Er is het nodige bereikt, maar door de verschillende zorgsystemen in de drie landen is er nog veel werk te verrichten”, zegt directeur Cor Oosterwijk van de VSOP (de Nederlandse patiëntenkoepel voor zeldzame en genetische aandoeningen). De partijen bevelen onder andere aan dat patiënten met een zeldzame aandoening gemakkelijker toegang dienen te krijgen tot expertisecentra vlak over de grens. Het gaat de patiënt erom dat hij bij het juiste expertisecentrum terecht kan, benadrukt Oosterwijk. Bij gelijkwaardige zorg liever om de hoek, maar als elders meer expertise bestaat over een bepaalde aandoening, dan wil de patiënt daarvoor graag reizen. De betrokken partijen verklaarden gisteren dat patiënten (en hun familie) beter moeten worden ondersteund met een compleet pakket aan zorg. De EU zou wettelijk moeten regelen dat zorgverleners en -verzekeraars dit ook in het hele gebied kunnen leveren en regelen.

Samenwerking

De ziekenhuizen, patiëntenorganisaties en verzekeraars willen daarbij, met steun van het Europees regionaal ontwikkelingsfonds, speciale managers inzetten in de regio zodat patiënten beter worden ondersteund en de zorg optimaler rond deze mensen wordt gecoördineerd. Ook moet er door professionals (huisartsen en specialisten) intensiever samengewerkt en kennis uitgewisseld worden zodat diagnoses sneller gesteld kunnen worden. Om te zorgen dat het grensoverschrijdend beleid en de initiatieven ook blijvend zijn, moet er een instantie binnen de EU komen die dit monitort, aldus de partijen.

Conflict over flexibel gebruik van start- en landingsbaan MAA



Maastricht Aachen Airport heeft een baan van 2.750 meter. Volgens de vergunning mogen vliegtuigen bij starts en landingen niet meer dan 2.500 meter gebruiken. De luchthaven zegt zich daaraan te houden. Maar omdat in beide richtingen kan worden gestart, geland en getaxied, wordt al het asfalt benut. Volgens omwonenden mag dat niet.

SCHIETECOVEN
DOOR PETER BRUIJNS

Sinds april 2019 mogen vliegtuigen nog maar 2.500 meter van de start- en landingsbaan op Maastricht Aachen Airport (MAA) gebruiken. Daarmee kwam een eind aan een gedoogsituatie van ruim een jaar waarbij de volledige strook asfalt van 2.750 meter mocht worden benut. Dat was handig voor volgetankte, zwaarbeladen vrachtvliegtuigen met ver-wegbestemmingen, die meer asfalt nodig hadden om op te stijgen. Omdat nu weer slechts 2,5 kilometer mag worden gebruikt, heeft één vrachtvervoerder, die regelmatig naar Novosibirsk vloog, de luchthaven verlaten. De ene start- en landingsbaan die MAA heeft, mag in twee richtingen worden gebruikt. Er wordt ook op getaxied. Beide richtingen hebben een nummer gekregen: baan 03 (voor starten of landen richting het noorden) en baan 21 (naar het zuiden). Die nummers hebben te maken met de kompasrichting van de baan.

Stopway

Hoewel MAA is teruggevallen op de vergunning van maximaal 2.500 meter, beperkt het gebruik van het

asfalt zich niet alleen tot de oorspronkelijke baan. Ook de strook asfalt van 250 meter aan de zuidkant van de baan wordt gebruikt. Dat gedeelte is er in 2004 bijgelegd en was oorspronkelijk bedoeld als stopway. Dat is een strook waarop een vliegtuig kan uitrollen bij een afgebroken start. In de praktijk wordt die 250 meter – met aan het eind een extra groot keerpunt – als gewone baan ingezet. Dat maakt flexibel baangebruik mogelijk. Dat is volgens de Airport Authority Manager Robert Jense al sinds 2004 toegestaan volgens de vergunning, met de restrictie dat vliegtuigen in beide richtingen voor starts en landingen hooguit 2.500 van de 2.750 meter mogen gebruiken. Volgens woordvoester Hella Hendriks van MAA houdt het vliegveld zich keurig aan de vergunning.

Vergunning

John Huizinga, omwonende, gepensioneerd luchtverkeersleider en piloot, denkt daar anders over. Hij zegt dat de manier waarop de vergunning nu wordt geïnterpreteerd in strijd is met de standaarden van de International Civil Aviation Organization (ICAO), dat is de burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties. Huizinga stelt dat het vliegveld alleen vergunning heeft om de oorspronkelijke baan te ge-

FLEXBAAN
VLIEGTUIGOVERLAST

bruiken, dus niet de 250 meter aan de zuidkant. Hij probeert al ruim een jaar via zijn advocaat zijn gelijk te halen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Er is in juni een hoorzitting geweest, maar ILT stelt een beslissing telkens uit.

Last

John Huizinga woont in Schietecoven, op 145 meter afstand van de startbaan. Grote toestellen maken gebruik van het ruime keerpunt aan het eind van de 2.750 meter asfalt bij Schietecoven om te draaien en te starten op baan 03, of om na een landing te keren en over de baan terug te taxiën. Daar hebben de inwoners van het gehucht veel last van. Huizinga rept van 75 tot 80 decibel lawaai van taxiënde vliegtuigen. Volgens de oud-luchtverkeersleider past het baangebruik niet in de actuele vergunning. Die gaat volgens hem alleen over de oorspronkelijke 2.500 meterbaan en daar kun je niet mee schuiven. Robert Jense zegt echter dat het ruime keerpunt aan het eind al sinds 2005 wordt gebruikt.

Om bewoners van Geerik (ten noorden van de baan) te ontzien is