



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2023





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

## **Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2023**

Datum 14 februari 2024



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Toezicht en opsporing

Toezicht milieu

Geluid en luchtkwaliteit transport

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT



## Inhoud

### **Samenvatting—9**

#### **1 Inleiding—10**

1.1 Wetgeving en handhaving—10

1.2 Handhavingsrapportage—10

#### **2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT?—11**

#### **3 Regels gebruik luchthaven—12**

3.1 Openstelling luchthaven—12

3.2 Circuitvluchten—13

3.3 Signalen uit de omgeving—14

#### **4 Geluidsnormen—15**

#### **5 Vertrekroutes—18**





## Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Zo ook voor Maastricht Aachen Airport (MAA). Daarnaast zijn er regels voor het gebruik van de vertrekroutes. Dit om te bereiken dat vliegtuigen zo min mogelijk over bewoond gebied vliegen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of MAA en de partijen die daar vluchten uitvoeren zich aan de geluidsnormen en regels houden. Gebeurt dat niet, dan kan de ILT maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT een handavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Dit rapport beslaat de periode 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023. In dit rapport wordt enkel ingegaan op de milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen van MAA vallen buiten de reikwijdte van dit rapport.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handavingspunten zijn niet overschreden.
2. MAA was gesloten van 8 mei tot en met 30 juni 2023 vanwege de renovatie van de startbaan. Dit is één van de verklaringen voor het afwijkende aantal vliegtuigbewegingen in dit gebruiksjaar.
3. Dit jaar heeft ruim de helft minder vrachtvliegtuigen de luchthaven aangedaan dan in het vorige gebruiksjaar. Dit is niet alleen vanwege de sluiting van de luchthaven, maar ook vanwege een terugloop van het vrachtverkeer.
4. Op de luchthaven waren in totaal 8 vliegtuigbewegingen na 23:00 uur. Onderzoek hiervan heeft uitgewezen dat deze vluchten vielen onder de uitzonderingscategorieën van de Omzettingsregeling. Hierdoor was er voor de ILT geen aanleiding om handhavend op te treden.
5. De ILT heeft in dit gebruiksjaar geen toezicht op circuitvluchten uitgevoerd. Reden hiervoor is dat de ILT al een aantal jaren geen onrechtmatigheden aantreft bij het toezicht op circuitvluchten en dat er geen klachten over zijn. Hierdoor is de prioriteit voor dit toezicht laag.
6. De ILT onderzocht 13 vluchten die van de vertrekroutes afweken. 10 vluchten weken slechts marginaal af van de vertrekroute, of ze weken af door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding. Tegen 3 vluchten heeft de ILT handhavend opgetreden.

# 1 Inleiding

## 1.1 **Wetgeving en handhaving**

Het wettelijk milieukader voor MAA bestaat uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht (hierna: de Omzettingsregeling)<sup>1</sup> en de Regeling burgerluchthavens. In de Omzettingsregeling staan normen voor geluid in handhavingspunten. Ook zijn er regels voor de openstelling van de luchthaven, voor circuitvluchten en voor les- of oefenvluchten. Daarnaast moet het grote vliegverkeer zich houden aan de vertrekroutes. Die staan in de *'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014.<sup>2</sup>

De ILT controleert of MAA en de partijen die er vluchten uitvoeren zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT onder andere gebruik van gegevens die MAA zelf levert (zie hoofdstuk 2). In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens MAA moet leveren en binnen welke termijn. Ook schrijft de Regeling burgerluchthavens voor hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van Casper Noise. Dat is een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. De ILT kan met dit systeem ook de gesprekken tussen de luchtverkeersleider en de bemanning van het vliegtuig uitluisteren om de oorzaak van een eventuele routeafwijking te achterhalen. Daarnaast gebruikt de ILT Casper Noise om overige milieuregels voor MAA te controleren.

Als MAA, of partijen die vluchten op MAA uitvoeren, zich niet aan de normen of regels houden van de Omzettingsregeling kan de ILT maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

## 1.2 **Handhavingsrapportage**

Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage over MAA gaat over het gebruiksjaar 2023. Dit gebruiksjaar begint op 1 november 2022 en eindigt op 31 oktober 2023. De rapportage gaat dus over een periode waarin het aantal vliegtuigbewegingen (start of een landing van een vliegtuig) deels is gereduceerd mede als gevolg van de renovatie van de startbaan.

In deze handhavingsrapportage wordt enkel ingegaan op de milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen van MAA vallen buiten de reikwijdte van dit rapport.

---

<sup>1</sup> Staatscourant. 35008 d.d. 31 december 2013.

<sup>2</sup> Staatscourant 36599 d.d. 15 december 2014.

## 2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT?

Bij de uitvoering van haar milieutoezicht op MAA maakt de ILT gebruik van de volgende informatie:

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT moet verstrekken.
2. Informatie afkomstig uit eigen ILT-informatiebronnen.
3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT verstrekt.

### *1. Informatie die de luchthaven aan de ILT moet verstrekken*

Dit gaat om wettelijk verplichte informatie. De luchthaven moet deze informatie aan de ILT verstrekken zonder dat de ILT daarom vraagt. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor MAA betekent dit dat zij bij de ILT informatie moet aanleveren over:

- de geluidbelasting in de acht  $L_{den}$  handhavingspunten (zie hoofdstuk 4);
- de tijdstippen waarop van de luchthaven gebruik is gemaakt.

In de Regeling burgerluchthavens staat ook over welk tijdvak en binnen welke termijn deze informatie moet worden verstrekt. Als de geleverde informatie niet compleet is of de leveringstermijn wordt overschreden, heeft de ILT de bevoegdheid de levering van de gewenste informatie af te dwingen. Omdat deze informatie compleet en tijdig geleverd werd, heeft de ILT in het afgelopen gebruiksjaar geen gebruik van deze bevoegdheid hoeven maken.

### *2. Informatie afkomstig uit eigen ILT-informatiebronnen*

Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT ook over eigen informatiebronnen. De belangrijkste eigen informatiebron is het vliegtuigvolgsysteem Casper Noise. Een andere bron is het luchtvaartuigenregister dat informatie levert over vliegtuigeigenaren. Andere informatie komt van technisch adviseurs van de geluidberekeningssoftware en afzonderlijke informatie die ILT van luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en klachtenbureaus ontvangt.

### *3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT verstrekt*

Bij het analyseren van de informatie en bij het toetsen van de informatie aan de verschillende normen en regels kan het voorkomen dat de ILT over bepaalde onderwerpen of gegevens nog aanvullende gegevens nodig heeft. De ILT vraagt deze afzonderlijk op bij de luchthaven. De luchthaven is op grond van de Algemene wet bestuursrecht verplicht die aanvullende informatie te leveren.

## 3 Regels gebruik luchthaven

Het toezicht op de naleving van de regels voor het gebruik van de luchthaven richt zich op:

- de tijdstippen waarop luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik maken;
- de uitvoering van circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten).

De volgende paragrafen beschrijven de resultaten van het toezicht.

### 3.1 Openstelling luchthaven

*Wat zijn de regels?*

De Omzettingsregeling beschrijft de gebruiksbependingen van de luchthaven (artikel 4 eerste en tweede lid). Er staat dat het gebruik van de luchthaven verboden is tussen 23:00 en 06:00 uur plaatselijke tijd.

In het derde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbependingen niet gelden voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die voor reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.

In het vierde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbependingen niet gelden voor het uitvoeren van landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen, voor zover sprake is van:

1. onverwacht vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel;
2. vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots. Een ATC-slot is een door de luchtverkeersleiding (Air Traffic Control) opgegeven aankomst- of vertrektijd.

In het vijfde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbependingen niet gelden voor het uitvoeren van starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:

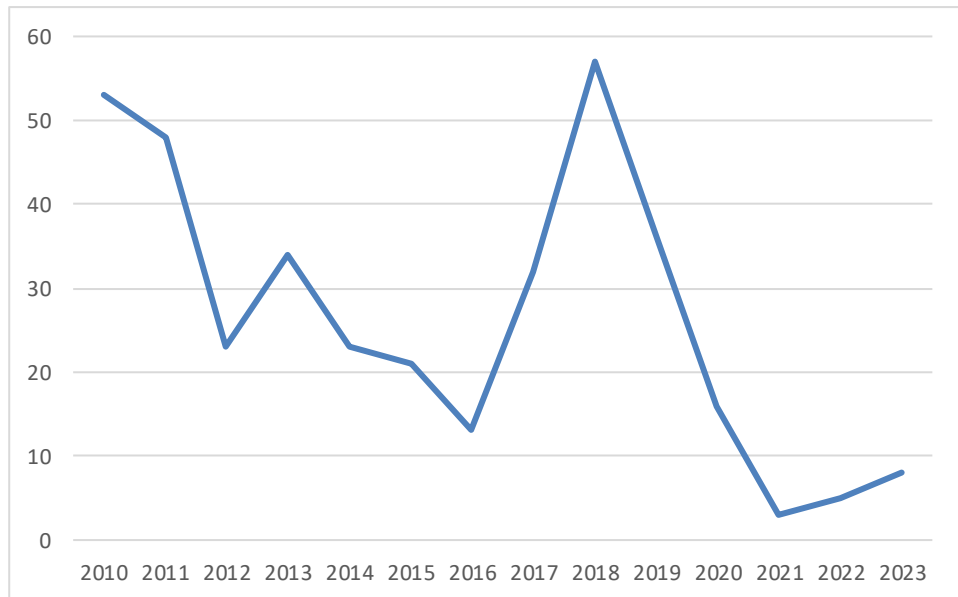
1. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
2. extreme meteorologische omstandigheden;
3. een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23:00 uur kunstmatig lang zou worden.

*Wat is onderzocht?*

De ILT controleert alle vluchten buiten openingstijden (23:00 uur – 06:00 uur).

*Wat zijn de resultaten?*

In het gebruiksjaar 2023 vonden op MAA 8 vliegtuigbewegingen plaats na 23:00 uur. In vergelijking met het voorgaande gebruiksjaar is dit een stijging van 3 vliegtuigbewegingen.



Figuur 1: Ontwikkeling aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur van periode 2010 tot heden

Bij 1 vlucht heeft de luchthaven toestemming verleend om net na 23:00 uur te starten wegens extreme meteorologische omstandigheden. Deze vlucht is op grond van artikel 4, vierde lid, uitgezonderd van de regels voor de openingstijden. In de 7 andere gevallen van dit gebruiksjaar betrof het vluchten van Corendon, waarbij de luchthaven toestemming heeft verleend vanwege het toekennen van een later ATC-slot dan verwacht op de luchthaven van vertrek. Deze vluchten zijn op grond van artikel 4, derde lid, uitgezonderd van de regels voor de openingstijden.

### 3.2 Circuitvluchten

#### *Wat zijn circuitvluchten?*

Circuitvluchten zijn vluchten die plaatsvinden in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en te maken hebben met proef-, les- en oefenvluchten. Hierbij wordt herhaaldelijk het landen en opstijgen geoefend. Na het opstijgen en het bereiken van een minimumhoogte draait het vliegtuig direct om waarna het de landing weer gaat oefenen. De landing wordt echter niet doorgezet. Het toestel raakt de landingsbaan aan en stijgt weer op om de hele cyclus te herhalen. Dit kan vele keren achter elkaar plaatsvinden. Dit herhaaldelijke karakter van circuitvluchten boven hetzelfde gebied kan geluidhinder bij omwonenden veroorzaken. Daarom gelden beperkingen voor circuitvluchten, zoals in weekenden en op feestdagen. Ook worden er beperkingen opgelegd aan het type vliegtuigen dat circuitvluchten mag uitvoeren.

#### *Wat zijn de regels?*

De hierboven genoemde beperkingen voor circuitvluchten zijn vastgelegd in artikel 5 van de Omzettingsregeling.

#### *Wat is onderzocht?*

Omdat bij alle circuitvluchten die de ILT in voorgaande gebruiksjaren heeft onderzocht geen overtredingen zijn geconstateerd, controleert en onderzoekt de ILT circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2023 heeft de ILT geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.

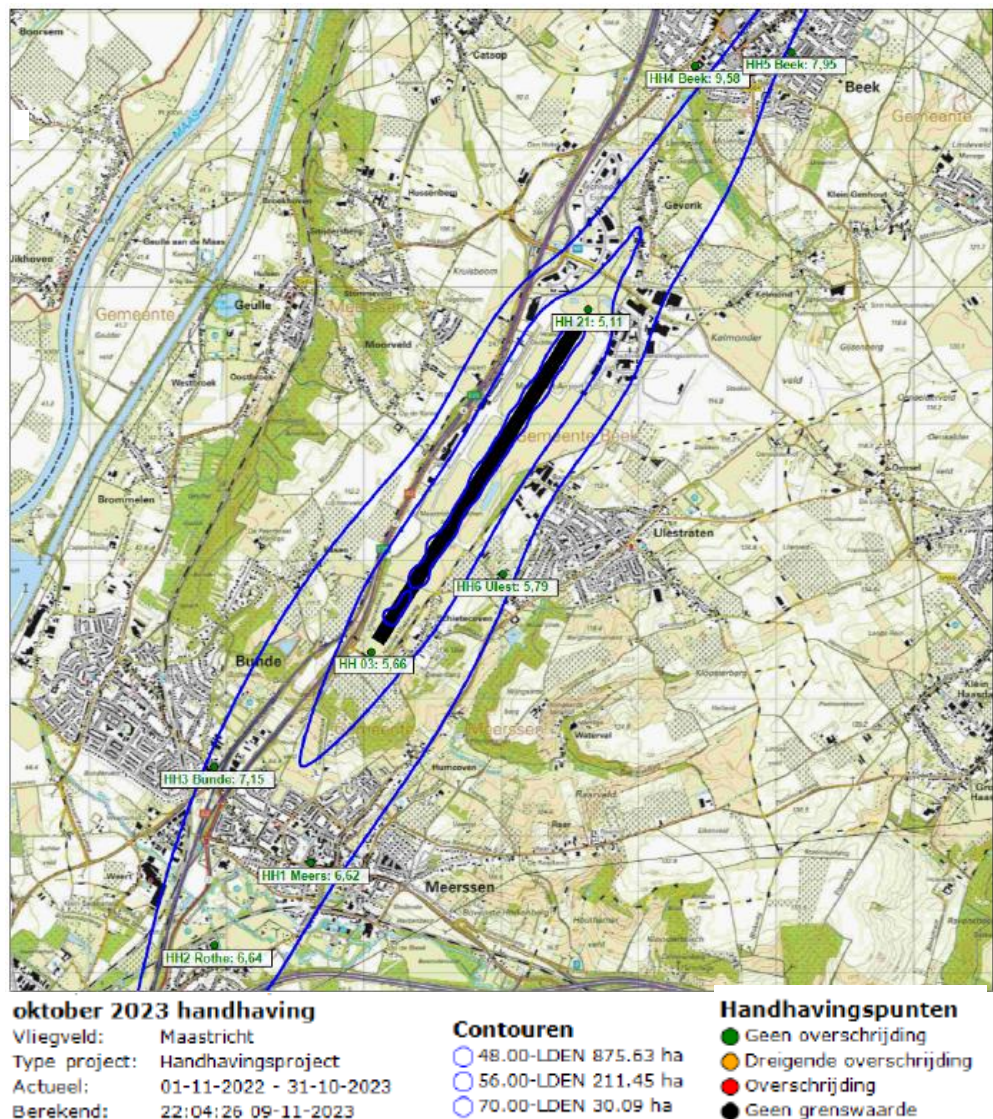
### **3.3 Signalen uit de omgeving**

De ILT reageert op eventuele signalen – in de vorm van vragen, klachten of verzoeken – uit de omgeving van de luchthaven die gerelateerd zijn aan milieuaspecten. Deze signalen ontvangt de ILT rechtstreeks, of via het externe Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). In gebruiksjaar 2023 zijn er bij de ILT 3 signalen en 1 handhavingsverzoek binnengekomen. Deze heeft de ILT onderzocht en afgehandeld. Hieruit zijn in dit gebruiksjaar geen verdere handhavingsactiviteiten voortgekomen.

## 4 Geluidsnormen

### *Wat zijn de regels?*

Iedere uitgevoerde vlucht produceert geluid. Dat geluid belast de omgeving van de luchthaven. Voor 8 locaties in de omgeving van de luchthaven zijn grenswaarden per jaar bepaald, de (Lden) handhavingspunten. De berekende geluidbelasting van het vliegverkeer mag deze vastgestelde grenswaarden niet overschrijden. De ligging van de acht handhavingspunten en de grenswaarden in die punten zijn wettelijk vastgelegd in de Omzettingsregeling. Voor de geluidbelasting wordt de eenheid decibel A-gewogen (dB(A)) gebruikt. Dit is de eenheid van geluiddruk gecorrigeerd voor het menselijk gehoor. Lden is de dosismaat voor de geluidbelasting, dit is het geluiddruk niveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A).



Figuur 2: Handhavingspunten Lden Maastricht Aachen Airport

De luchthaven moet de berekende geluidbelasting in de 8 handhavingspunten verplicht leveren aan de ILT. De wijze waarop de geluidbelasting berekend moet worden, is ook wettelijk vastgelegd. De luchthaven moet zich houden aan deze wettelijk voorgeschreven rekenwijze. De luchthaven krijgt bij deze taak ondersteuning van een computerapplicatie, de L<sub>den</sub>-tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningsstelsel aan de luchthaven ter beschikking gesteld. Een technisch adviesbureau onderhoudt en beheert de L<sub>den</sub>-tool in opdracht van dit ministerie. De L<sub>den</sub>-tool berekent de geluidbelasting overeenkomstig de wettelijke verplichtingen.

#### *Wat is onderzocht?*

Na ontvangst van de informatie toetst de ILT of de informatie volledig is. Als de ILT nog aanvullende vragen heeft, stelt zij deze aan de luchthaven. Waar nodig laat de ILT zich nog verder adviseren door interne en externe deskundigen. Tenslotte toetst de ILT de berekende geluidbelasting in de 8 handhavingspunten aan de grenswaarde in die punten.

#### *Wat zijn de resultaten?*

Onderstaande tabel toont de grenswaarden en de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten (HH Pt.) van 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023.

| HH Pt. | Locatie    | Grenswaarde Lden in dB(A) | Berekende Geluidbelasting Lden in dB(A) | Percentage capaciteitsverbruik | Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2022 |
|--------|------------|---------------------------|---|--------------------------------|--|
| 03     | Baankop 03 | 66,39                     | 60,73                                   | 27,16%                         | -59,34%                                  |
| 21     | Baankop 21 | 67,60                     | 62,49                                   | 30,83%                         | -57,27%                                  |
| 1      | Meers      | 56,93                     | 50,31                                   | 21,78%                         | -31,43%                                  |
| 2      | Rothe      | 56,89                     | 50,25                                   | 21,68%                         | -35,47%                                  |
| 3      | Bunde      | 55,88                     | 48,73                                   | 19,28%                         | -22,02%                                  |
| 4      | Beek       | 55,15                     | 45,57                                   | 11,02%                         | -16,97%                                  |
| 5      | Beek       | 55,42                     | 47,47                                   | 16,03%                         | -28,74%                                  |
| 6      | Ulestraten | 55,95                     | 50,16                                   | 26,36%                         | -27,59%                                  |

*Tabel 1: Grenswaarde en berekende geluidbelasting per handhavingspunt*

Uit deze tabel blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de 8 Lden handhavingspunten niet zijn overschreden. Ten opzichte van vorig jaar is er een duidelijke daling te zien van de geluidbelasting. Dit komt met name door de renovatie van de startbaan, waardoor het vliegverkeer van 8 mei 2023 tot en met 30 juni 2023 volledig stil kwam te vallen. Daarnaast is het aantal vliegtuigbewegingen van zware vrachtvliegtuigen ten opzichte van 2021 afgenomen.

Grenswaarden begrenzen de geluidsruiimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom "Percentage capaciteitsverbruik" geeft aan hoeveel van die geluidsruiimte in dat jaar is verbruikt. Voor alle handhavingspunten is dit percentage ruim onder 100%.

#### *Wat valt op in dit gebruiksjaar?*

Wat opvalt is dat het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven ten opzichte van 2022 met ongeveer 34% is gedaald. Er was een daling bij groot en bij klein vliegverkeer. Het aantal vliegtuigbewegingen in de categorie helikopterterverkeer bleef nagenoeg gelijk.

Opvallend is dat ten opzichte van het vorige gebruiksjaar het vrachtverkeer met ruim 57% gedaald is en het passagiersverkeer met slechts 9%.



Dat het vrachtverkeer zo fors is gedaald was niet alleen het gevolg van de sluiting van de luchthaven. Wanneer het aantal landingen van vrachttuostellen in de periode na de sluiting van de luchthaven tot en met het einde van dit gebruiksjaar vergeleken wordt met dezelfde periode (juli – oktober) in het vorige gebruiksjaar, dan ziet de ILT in 2023 een daling van 48% ten opzichte van 2022 (214 landingen in 2023 ten opzichte van 411 in 2022).

## 5 Vertrekroutes

Met het oog op het tegengaan van vermijdbare geluidshinder door het luchtverkeer houdt de ILT toezicht op het correct volgen van standaard instrument vertrekroutes (SID's) door gezagvoerders. Dit toezicht vindt plaats op basis van het wettelijk kader zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart en op basis van de 'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam' van 20 november 2014 (hierna: Beleidsregel).

De vertrekroutes zijn zo vastgesteld dat bebouwing zoveel mogelijk wordt gemedend. Door het toepassen van tolerantiegrenzen wordt de bandbreedte van de vertekroute beperkt en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden.

### *Wat zijn de regels?*

Hoofdstuk 5 (artikel 5.9) van de Wet Luchtvaart verplicht gezagvoerders van vliegtuigen om bij een vlucht waaraan verkeersleiding wordt gegeven, de door de verkeersleiding opgedragen vertekroute te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Gezagvoerders die zonder geldige reden afwijken van de hun opgedragen vertekroute en de tolerantiegrenzen zoals vastgelegd in de Beleidsregel overschrijden, overtreden de Wet luchtvaart. Tegen het niet naleven van deze verplichting kan bestuursrechtelijk worden opgetreden.

### *Wat is gecontroleerd?*

Met het vliegtuigvolg- en uitluistersysteem Casper Noise controleert de ILT op het correct vliegen van standaard instrument vertekroutes.

### *Wat zijn de resultaten?*

In dit gebruiksjaar onderzocht de ILT 13 vluchten die van de vertekprocedures afweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen. De ILT heeft geconstateerd dat de afwijkingen van de vertekroutes bij 10 vluchten kwamen door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding. Bij 3 vluchten heeft de ILT aan de 3 betreffende vliegmaatschappijen per brief een formele waarschuwing gegeven.

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT

14 februari 2024