



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2019





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2019

11 februari 2020

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Team Luchtkwaliteit en Emissies

Kingsfordweg 1, Amsterdam
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)

Inhoud

Colofon—5

Samenvatting—9

1 Inleiding—10

1.1 Wettelijk kader—10

1.2 Handhavingssystematiek—10

2 Gegevensverstrekking—12

3 Toezicht naleving regels—13

3.1 Openstelling luchthaven—13

3.2 Circuitvluchten—15

4 Toezicht naleving grenswaarden—16

5 Toezicht vertrekprocedures en overig—17

6 Begrippenlijst—19

7 Ligging handhavingspunten—20

Samenvatting

Maastricht Aachen Airport (hierna: MAA) is een van de regionale luchthavens van Nederland. Voor alle regionale luchthavens gelden milieubepalingen in de vorm van grenswaarden voor de geluidbelasting. Ook gelden er regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor MAA regels die ervoor moeten zorgen dat zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de inspectie) ziet erop toe dat MAA en de gebruikers van de luchthaven de regels en de grenswaarden voor de geluidbelasting naleven. Als zij dit niet doen kan de inspectie bestuursrechtelijk optreden.

Na afloop van ieder zogenoemd gebruiksjaar stelt de inspectie een handhavingsrapport op waarin de resultaten van het toezicht staan. Een gebruiksjaar loopt steeds van 1 november tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar. Deze handhavingsrapportage MAA gaat over het gebruiksjaar 2019: 1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019.

Deze handhavingsrapportage verschijnt op een moment waarop de coronacrisis de Nederlandse maatschappij in haar ban houdt. De inhoud heeft volledig betrekking op een periode die daarvoor lag.

Belangrijkste bevindingen

1. De luchthaven heeft de milieugegevens volledig en op tijd aangeleverd.
2. De grenswaarden voor de geluidbelasting die de ILT op bepaalde punten in het landschap mat (zogenoemde handhavingspunten) zijn niet overschreden.
3. Op de luchthaven waren in totaal 40 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Vier hiervan waren ambulancevluchten. Die zijn ook na openingstijd toegestaan. Ook voor de overige 36 vluchten golden uitzonderingsbepalingen. Bij controle hiervan constateerde de inspectie geen onrechtmatigheden.
4. De inspectie constateerde met betrekking tot circuitvluchten geen onrechtmatigheden.
5. De inspectie constateerde met betrekking tot het correct volgen van de vertrekprocedures geen onrechtmatigheden.
6. De situatie die in 2019 ontstond door een bezwaarprocedure over de juiste startbaanlengte en startpositie heeft niet geleid tot corrigerende maatregelen. De startbaanlengte en de startpositie voldoen sinds februari 2020 aan de gestelde eisen. Het vergunningverleningsproces dat hiertoe geleid heeft is daarmee afgesloten.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk (milieu)kader voor Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt gevormd door hoofdstuk 8 (Titel 8.4) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Maastricht (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. De Omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment dat voor MAA een luchthavenbesluit is vastgesteld.

Artikel 8.73 van de Wet luchtvaart verplicht de inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) elk jaar een verslag uit te brengen over de milieuprestaties van het luchtverkeer op en rondom de luchthaven. In dit verslag beschrijft de inspectie haar bevindingen over de naleving van de milieuregels en de grenswaarden voor de geluidbelasting door de luchthaven en de gebruikers ervan. Het verslag beschrijft deze bevindingen voor de periode van een gebruiksjaar. Voor MAA geldt als gebruiksjaar de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar.

Deze handhavingsrapportage doet verslag van het gebruiksjaar 2019 (1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019).

In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens MAA op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart aan de inspectie moet verstrekken. Dit om de regels en de grenswaarden van de Omzettingsregeling te kunnen toetsen. De Regeling burgerluchthavens beschrijft over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten komen en aan welke kwaliteitseisen zij moeten voldoen.

Artikel 13, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens geeft de inspecteur-generaal de mogelijkheid om bij een dreigende overschrijding van een grenswaarde (uit de Omzettingsregeling) een andere termijn te bepalen waarbinnen de gegevens aan de inspectie moeten worden verstrekt.

1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en de grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling.

De handhavingssystematiek die de inspectie toepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Grenswaarden gaan veelal over geluidbelasting en zijn bepalend voor de sectorpartijen gezamenlijk. Het naleven van grenswaarden is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle sectorpartijen die op de luchthaven gevestigd zijn of van de luchthaven gebruik maken. Zodra de inspecteur-generaal vaststelt dat een grenswaarde overschreden is, schrijft hij of zij een maatregel voor. Die moet ertoe bijdragen dat de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer onder die grenswaarde komt. De grondslag hiervoor ligt in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.45, van de Wet luchtvaart.

De maatregel van de inspecteur-generaal richt zich tot die partij die het in zijn macht heeft de overschrijding tegen te gaan. Vanwege de gezamenlijke verantwoordelijkheid is de schuldvraag daarbij niet aan

de orde (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde?). Omdat een overschrijding in het gebruiksjaar waarin de overschrijding zich heeft voorgedaan niet meer ongedaan kan worden gemaakt, zal de inspecteur-generaal de maatregel niet eerder dan in het daaropvolgende gebruiksjaar opleggen. De maatregel zorgt er dan voor dat de overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

Regels zijn gericht op één bepaalde sectorpartij. De grondslag hiervoor ligt in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.44, vierde lid, en daarmee naar de artikelen 8.19 tot en met 8.21, van de Wet luchtvaart. Daarbij is tevens bepaald dat van de regels mag worden afgeweken als dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als de inspecteur-generaal heeft vastgesteld dat de afwijking van de regel niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond heeft plaatsgevonden.

Een overtreding van een regel kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een Last onder Dwangsom worden opgelegd.

2 Gegevensverstrekking

MAA moet van de Regeling burgerluchthavens gegevens verstrekken over de gemiddelde geluidbelasting per etmaal (Lden) in acht handhavingspunten en over de tijdstippen waarop luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik maken.

In bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is aangegeven over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt.

Het toezicht en de handhaving door de inspectie zijn gebaseerd op de gegevens die de exploitant moet aanleveren. Daarnaast beschikt de inspectie over eigen computersystemen waarmee zij de gegevens van de exploitant steekproefsgewijs kan controleren.

Resultaten MAA 2019

Wat betreft de volledigheid en de tijdigheid van de gegevensverstrekking stelt de inspectie vast dat MAA heeft voldaan aan wat hierover in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd.

3 Toezicht naleving regels

Het toezicht op de naleving van de regels richt zich op:

- de tijdstippen waarop luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik maken;
- de uitvoering van circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten.

De volgende twee paragrafen beschrijven de resultaten van het toezicht.

3.1 Openstelling luchthaven

Artikel 4, eerste lid en tweede lid, van de Omzettingsregeling beschrijft de gebruiksbepalingen van de luchthaven. Er staat dat het gebruik van de luchthaven is verboden tussen 23.00 en 06.00 uur plaatselijke tijd.

In het derde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbepalingen 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 gebruiksbepalingen 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 op de luchthaven van vertrek.

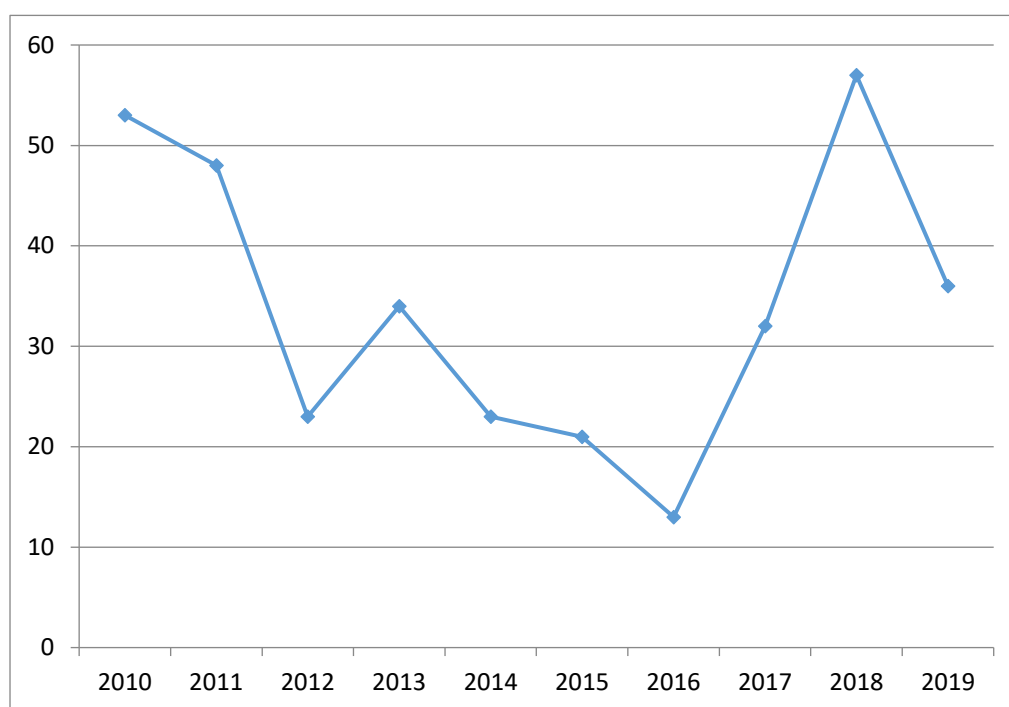
In het vijfde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbepalingen niet gelden voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:

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.

De inspectie controleert alle vluchten die in de nachtperiode plaatsvinden. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden controleert de inspectie alleen steekproefsgewijs wanneer daartoe aanleiding bestaat.

Resultaten MAA 2019

In het gebruiksjaar 2019 vonden op MAA 40 vliegtuigbewegingen plaats na 23.00 uur. Vier vluchten hiervan waren ambulancevluchten en die zijn op grond van artikel 4, derde lid uitgezonderd van de regels voor de openingstijden. Op de overige 36 vluchten zijn de regels voor de openingstijden en de uitzonderingsbepalingen van toepassing. Het betrof hier 31 landingen en 5 starts. De exploitant heeft al deze vluchten aan de inspectie gerapporteerd. De inspectie heeft deze vluchten onderzocht en geanalyseerd. Hierbij heeft zij geen onrechtmatigheden geconstateerd. In gebruiksjaar 2019 heeft de inspectie een Last onder Dwangsom opgelegd aan MAA in verband met overtredingen van de regels voor de openingstijden in de gebruiksjaren 2018 en 2017. In gebruiksjaar 2019 heeft de inspectie geen overtreding geconstateerd die aanleiding gaf om deze Last onder Dwangsom te effectueren.



Aantal vluchten buiten openingstijden

In de jaren 2017 en 2018 vertoonde het aantal vliegtuigbewegingen na 23.00 uur een stijgende lijn. Die stijgende lijn heeft zich in gebruiksjaar 2019 niet verder voortgezet. In gebruiksjaar 2019 lijkt het aantal bewegingen na 23:00 uur weer een dalende trend aan te nemen.

De oorzaak van de hernieuwde daling in gebruiksjaar 2019 schrijft de inspectie toe aan:

- een verhoogde aandacht voor dit onderwerp vanuit MAA richting de vrachtmaatschappijen om zo het risico op een start of landing na 23:00uur zo klein mogelijk te maken. MAA heeft in gebruiksjaar 2019 op regelmatige basis de voorwaarden die gelden voor landen of starten na 23:00 uur bij hen onder de aandacht gebracht.
- een verhoogde aandacht voor dit onderwerp vanuit MAA richting luchtvaartmaatschappij Corendon. MAA is in het gebruiksjaar geregeld in gesprek geweest met Corendon met het oogmerk de operatie dusdanig te optimaliseren dat het risico op een landing na 23:00 uur zo klein mogelijk is.

3.2 Circuitvluchten

In artikel 5, eerste en tweede lid van de Omzettingsregeling staat op welke dagen en binnen welke tijdsperioden circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten verboden zijn.

In artikel 5 eerste lid van de Omzettingsregeling is vastgelegd dat het uitvoeren van circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten verboden is tussen vrijdagavond 19.00 uur en maandagochtend 09.00 uur, niet zijnde officiële feestdagen.

In artikel 5 tweede lid van de Omzettingsregeling, is vastgelegd dat het in het eerste lid gestelde verbod niet geldt voor propellervliegtuigen met een MTOW van maximaal 6000 kg die circuitvluchten in het kader van proef-, les- of oefenvluchten uitvoeren op maandag tot en met vrijdag tussen 19.00 uur en 23.00 uur mits daar toestemming voor is verleend door de exploitant.

Resultaten MAA 2019

De inspectie heeft voor alle weekenden en een aantal officiële feestdagen gecontroleerd of er circuitvluchten werden uitgevoerd en of er vliegbewegingen werden uitgevoerd die de uiterlijke kenmerken van circuitvluchten vertoonden. Bij deze controles zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.

4 Toezicht naleving grenswaarden

In artikel 6 van de Omzettingsregeling staat dat in bijlage 1 bij deze regeling de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn vastgelegd. Het gaat hier in totaal over acht handhavingspunten waarvan de eerste twee aan de koppen van de baan (de punten HH03 en HH21). De overige zes handhavingspunten bevinden zich in, of op de grens van de woonkernen Meerssen, Rothem, Bunde, Beek (2x) en Ulestraten. Een overzicht van de precieze ligging van de handhavingspunten wordt gegeven op pagina 19 (Bijlage 7) van dit rapport. Op grond van artikel X, eerste lid, van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) mag de geluidbelasting de in bijlage 1 (van de Omzettingsregeling) vastgelegde grenswaarden niet te boven gaan.

Resultaten MAA 2019

Uit de gegevens van MAA over de feitelijke geluidbelasting blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden zijn.

In onderstaande tabel staan voor de acht handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling vastgelegde grenswaarde en de feitelijke geluidbelasting in het gebruiksjaar 2019.

Grenswaarden en feitelijke geluidbelasting in de handhavingspunten (HH Pt.) van 1 november 2018 t/m 31 oktober 2019

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde L _{den} in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting L _{den} in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2018
03	Baankop 03	66,39	65,03	73,11 %	-16,63 %
21	Baankop 21	67,60	64,31	46,88 %	-13,79 %
1	Meerssen	56,93	54,09	52,00 %	-5,15 %
2	Rothem	56,89	55,33	69,82 %	-17,48 %
3	Bunde	55,88	52,77	48,87 %	+0,34 %
4	Beek	55,15	49,44	26,85 %	-14,26 %
5	Beek	55,42	51,67	42,17 %	-27,98 %
6	Ulestraten	55,95	51,83	38,73 %	+2,25 %

Een vergelijking van deze tabel met dezelfde tabel over gebruiksjaar 2018 levert op dat het capaciteitsverbruik in gebruiksjaar 2019 in zes van de acht handhavingspunten is gedaald. De oorzaak van deze daling kan worden verklaard aan de hand van de volgende gebeurtenissen.

- MAA heeft in gebruiksjaar 2019 maatregelen genomen die ertoe hebben geleid dat het gebruik van de luchthaven in de vroege ochtend (06:00 – 07:00 uur) door vrachtvliegtuigen werd beperkt.
- Daarnaast heeft MAA in gebruiksjaar 2019 het inzetten van stillere vliegtuigen gestimuleerd bij de gebruikers. Dit richtte zich met name op de vrachtmaatschappijen.
- In de laatste maanden van het gebruiksjaar 2019 heeft een verplaatsing plaatsgevonden van vrachtvrachten naar Schiphol. De oorzaak hiervan was dat er op Schiphol in de laatste maanden van gebruiksjaar 2019 een aantal slots voor vrachtluchten werd vrijgegeven.

5 Toezicht vertrekprocedures en overig

In artikel 9 van de Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 2004 (hierna: de Aanwijzing) stond als milieuregel dat gezagvoerders van vliegtuigen de door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) opgedragen vertrekprocedures moesten volgen binnen het voor die vertrekprocedures vastgestelde tolerantiegebied.

De vertrekprocedures zijn zo vastgesteld dat bebouwing zoveel mogelijk wordt gemeden. Door het toepassen van tolerantiegebieden werd de bandbreedte van de vertrekprocedures beperkt en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden.

Bij de overgang van de Aanwijzing naar de Omzettingsregeling is bovengenoemde milieuregel komen te vervallen. In de Toelichting van de Omzettingsregeling staat hierover het volgende: "Bepalingen omtrent routing en vluchtingvoering komen niet terug in de Omzettingsregeling. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van de luchthaven, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk blijft het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk."

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 vertrekprocedure te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Tegen het niet naleven van deze verplichting kan bestuursrechtelijk worden opgetreden.

Artikel 5.9 van de Wet luchtvaart kent geen tolerantiegebieden omdat het een veiligheidsmaatregel en niet een milieumaatregel betreft. Ten tijde van de Aanwijzing is gebleken dat het gebruik van tolerantiegebieden een effectief instrument is bij de handhaving van vertrekprocedures als het om de beperking van de geluidsoverlast voor omwonenden gaat. Om die reden is ervoor gekozen om het begrip "tolerantiegebieden" weer te introduceren door middel van een beleidsregel.

Deze "Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam" is op 16 december 2014 van kracht geworden (Stcrt. 2014, 36599). De beleidsregel is bedoeld om duidelijkheid te geven over de wijze waarop de inspectie invulling geeft aan de handhaving van de voor deze luchthavens geldende vertrekprocedures. Met de beleidsregel wordt aangegeven dat de inspectie tolerantiegebieden hanteert om vast te stellen of de vertrekprocedures waaraan gezagvoerders van vliegtuigen zich moeten houden, correct worden uitgevoerd.

In het gebruiksjaar 2019 heeft de ILT een rol gespeeld in het proces dat moest leiden tot de juiste startbaanlengte en startpositie op de startbaan. Dit alles naar aanleiding van het verzoek van de luchthaven in 2018 om het Luchthavenbesluit in te trekken. Het jaar 2019 stond in het teken van het onderzoeken, het vaststellen en het vergunnen van de oorspronkelijke startbaanlengte met bijbehorende startpositie. Verschillende afdelingen binnen de ILT, de beleidsdirectie, de luchthaven en de omgeving hebben hier een rol in gespeeld. In verband hiermee is er in 2019 een handhavingsverzoek ingediend dat uitmondde in een bezwaarprocedure. Hieruit bleek dat de ILT en de luchthaven korte tijd ten onrechte een startpunt met operationeel gebruik hebben gehanteerd waarvan zij dachten dat dat overeenkomstig de oude geldende wettelijke bepalingen was toegestaan. Ondanks het gebruik van dit verkeerde startpunt heeft er geen overschrijding plaatsgevonden van de grenswaarden voor de geluidbelasting. Een corrigerende

maatregel was niet meer nodig omdat de startbaan sinds februari 2020 voldoet aan de geldende eisen.

Resultaten

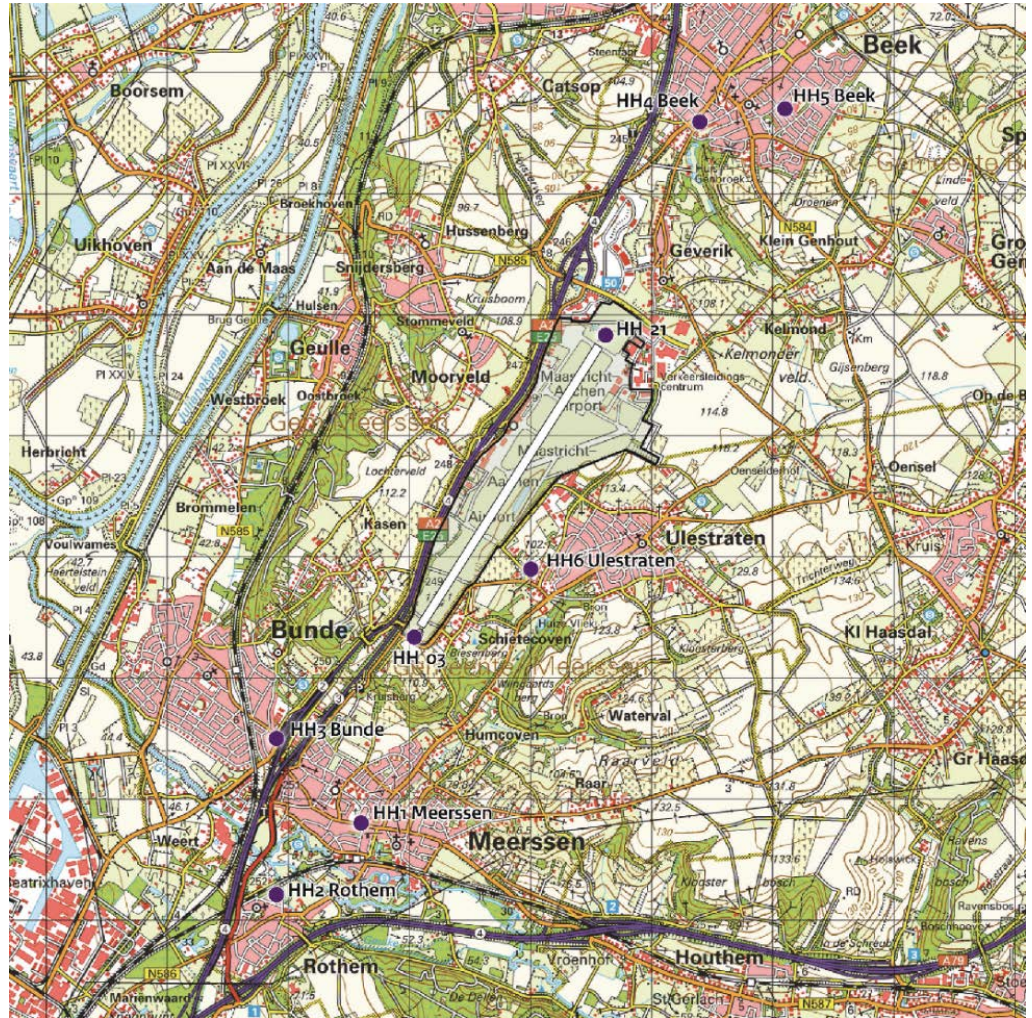
In het gebruiksjaar 2019 onderzocht de inspectie in totaal 11 vluchten die van de vertrekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht waren gekomen. Een aantal hiervan had betrekking op vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van het KICL zijn onderzocht. Naar aanleiding hiervan heeft de inspectie geconstateerd dat veruit de meeste vluchten die in gebruiksjaar 2019 afweken van hun vertrekprocedure, afweken als gevolg van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding. Het overige kleine aantal vluchten blijkt de tolerantiegrenzen slechts marginaal te overschrijden.

De situatie die in 2019 ontstond door een bezwaarprocedure over de juiste startbaanlengte en startpositie heeft niet geleid tot corrigerende maatregelen. De startbaanlengte en de startpositie voldoen sinds februari 2020 aan de gestelde eisen. Het vergunningverleningsproces dat hiertoe geleid heeft is daarmee afgesloten.

6 Begrippenlijst

Circuitvluchten	Vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen.
ATC slot	Air Traffic Control slot. Een door de luchtverkeersleiding opgelegde tijdsperiode waarbinnen een vliegtuig geacht wordt te starten of te landen.
dB(A)	deciBel (A gewogen), eenheid van geluiddruk
inspectie	Inspectie Leefomgeving & Transport, afdeling milieu, team luchtkwaliteit en emissies.
Geluidbelasting	Feitelijk opgetreden geluiddruk niveau (L_{den}) over het verstreken gebruiksjaar.
Grenswaarde	Maximum geluidbelastingniveau dat aan het einde van een gebruiksjaar niet mag worden overschreden.
HHpt.	Handhavingspunt
KICL	Klachteninformatiecentrum Luchtverkeer
L_{den}	Geluiddruk niveau etmaalwaarde (day-evening-night) in dB(A). Dosismaat voor de geluidbelasting.
MAA	Maastricht Aachen Airport
Stcrt.	Staatscourant
Tolerantiegebied	Begrensd gebied (in het horizontale vlak) aan weerszijden van een vertrekroute. Zolang een vertrekkend vliegtuig zich in dit gebied bevindt voert de gezagvoerder de aan hem opgedragen vertrekroute naar behoren uit.
Vliegtuigbeweging	Een start of landing van een vliegtuig.

7 Ligging handhavingpunten



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Mei 2020