Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage
Maastricht Aachen Airport
Gebruiksjaar 2021

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2021

Datum 7 januari 2022

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Toezicht en opsporing
Toezicht milieu
Luchtkwaliteit en emissies

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00
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 handhavingsrapport op waarin de resultaten van het toezicht staan. Dit rapport gaat over MAA en beslaat de periode 1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021. In dit rapport wordt enkel ingegaan op de milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen van MAA vallen buiten de reikwijdte van dit rapport.

Uit de handhavingsrapportage blijkt dat de coronacrisis en de coronamaatregelen die de regering in 2021 genomen heeft, van grote invloed zijn op het aantal vliegtuigbewegingen op MAA. De gevolgen hiervan voor het gebruiksjaar 2021 zijn vooral zichtbaar bij de berekende geluidbelasting in handhavingspunten en het aantal vluchten buiten openingstijden. Deze bijzondere situatie zorgt ervoor dat de berekende geluidbelasting, evenals in het gebruiksjaar 2020, ruim onder de gestelde grenswaardes ligt.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
2. Dit jaar hebben meer vrachtvliegtuigen de luchthaven aangedaan (onder andere de Boeing 777). Niet voor alle vrachtvliegtuigen zijn de geluidskenmerken onderdeel van de geluidberekeningssoftware. Dit zal in gebruiksjaar 2022 worden aangepast door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
3. Op de luchthaven waren in totaal 3 vliegtuigbewegingen na 23:00 uur. Onderzoek hiervan heeft uitgewezen dat deze vluchten vielen onder de uitzonderingscategorieën van de Omzettingsregeling. Zodoende was er voor de ILT geen aanleiding om handhavend te reageren op deze overtreding.
4. De ILT onderzocht 14 vluchten die van de vertrekroutes afweken. Deze vluchten weken slechts marginaal af van de vertrekroute, of ze weken af door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding of door meteorologische omstandigheden. In 1 geval is er een overtreding geconstateerd waar handhavend tegen is opgetreden. De betreffende luchtvaartmaatschappij heeft een waarschuwingsbrief ontvangen.

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) 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.

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 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 2021. Dit gebruiksjaar begint op 1 november 2020 en eindigt op 31 oktober 2021. De rapportage gaat dus over een periode waarin het aantal vliegtuigbewegingen (start of een landing van een vliegtuig) was gereduceerd als gevolg van de coronapandemie.

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

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. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

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 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 verplicht die aanvullende informatie te leveren (Algemene wet bestuursrecht). De ILT gebruikt deze bevoegdheid waar nodig.

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 gebruiksbeperkingen 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 gebruiksbeperkingen niet gelden voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die voor reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.

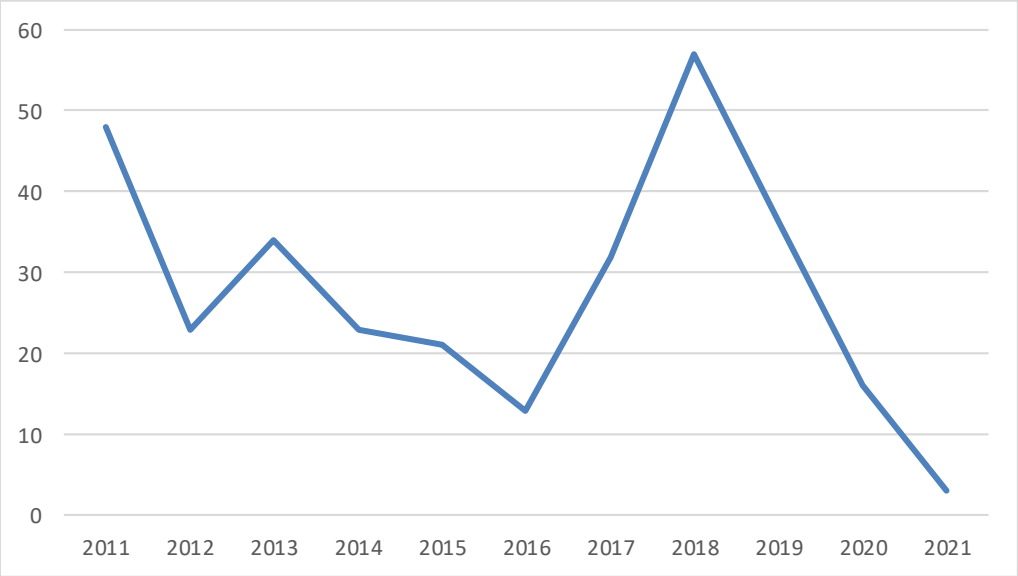
In het vierde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbeperkingen niet gelden voor het uitvoeren van landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen, voor zover sprake is van:
1. onverwacht vertragende omstandigheden, 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 gebruiksbeperkingen 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 – 06:00 uur).

Wat zijn de resultaten?
In het gebruiksjaar 2021 vonden op MAA 3 vliegtuigbewegingen plaats na 23:00 uur. In vergelijking met voorgaande jaren is er sprake van een hernieuwde daling in dit gebruiksjaar waardoor het laagste niveau in de afgelopen 10 jaar is bereikt (zie figuur 1). Van de 3 bewegingen die na 23:00 uur plaatsvonden, viel 1 vlucht in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Deze vlucht is op grond van artikel 4, derde lid, uitgezonderd van de regels voor de openingstijden.

In de 2 andere gevallen van dit gebruiksjaar heeft de exploitant toestemming verleend vanwege een technisch mankement. Hierdoor gaf de exploitant toestemming voor een vertrek na 23:00 uur. Deze vluchten zijn op grond van artikel 4, vierde en vijfde lid, uitgezonderd van de regels voor de openingstijden.



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

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 aanleiding geven tot geluidhinder bij omwonenden. Daarom gelden beperkingen voor circuitvluchten op welke dagen en binnen welke tijdstippen dit is toegestaan. 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.

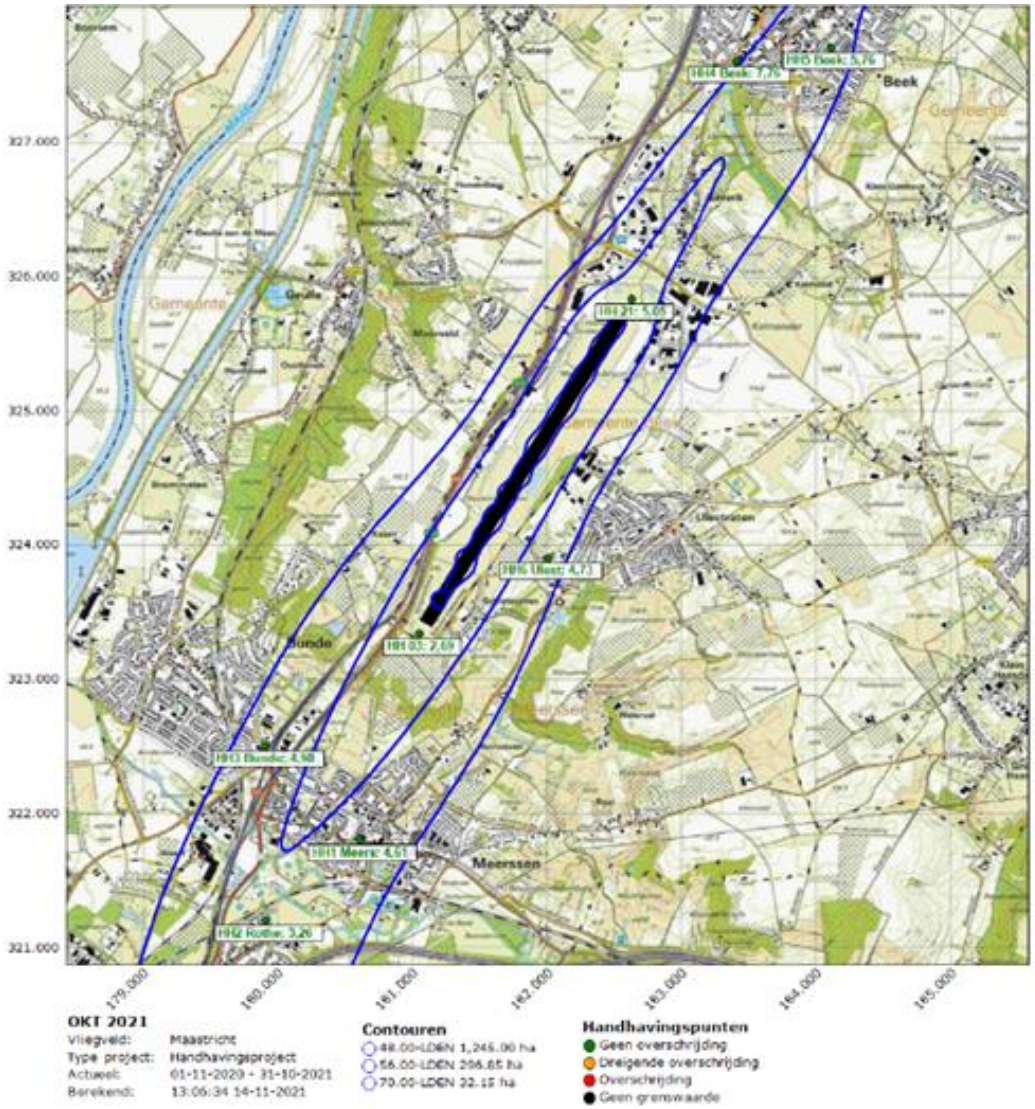
Wat is onderzocht?
Bij alle circuitvluchten die de ILT in voorgaande gebruiksjaren heeft onderzocht zijn geen overtredingen geconstateerd. Daarom controleert en onderzoekt de ILT circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2021 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 gerelateerd aan milieuaspecten. Deze signalen zijn onder te verdelen in 2 categorieën: signalen die de ILT ontvangt van het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) en klachten en meldingen die via het Klantcontactcentrum (KCC) van de ILT binnenkomen. De ILT heeft deze signalen onderzocht. 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. De geluidbelasting van al het vliegverkeer opgeteld (in 1 jaar) mag een vastgestelde grenswaarde niet overschrijden. Deze jaartotalen worden berekend voor 8 vastgestelde locaties in de omgeving van de luchthaven, de (L_{den}) handhavingspunten. Voor deze 8 handhavingspunten zijn grenswaarden bepaald. 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. L_{den} is de dosismaat voor de geluidbelasting, dit is het geluiddrukniveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A).



Figuur 2 Handhavingspunten L_{den} Maastricht Aachen Airport

De berekende geluidbelasting in de 8 handhavingspunten is informatie die de luchthaven verplicht moet 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 Lden-tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningssyteem aan de luchthaven ter beschikking gesteld. Een technisch adviesbureau onderhoudt en beheert de Lden-tool in opdracht van dit ministerie. De Lden-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. In dit gebruiksjaar is daar gebruik van gemaakt. 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 2020 tot en met 31 oktober 2021.

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Berekende Geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteits-verbruik	Capaciteits-verbruik t.o.v. gebr.jr. 2020
03	Baankop 03	66,39	63,70	53,83%	-3.71%
21	Baankop 21	67,60	62,55	31,26%	-3,65%
1	Meers	56,93	52,32	34,59%	-2,82%
2	Rothe	56,89	53,63	47,21%	-3,02%
3	Bunde	55,88	50,90	31,77%	-3,47%
4	Beek	55,15	47,39	16,75%	-0,67%
5	Beek	55,42	49,66	26,55%	-1,63%
6	Ulestraten	55,95	51,22	33,65%	+0,69%

Tabel 1 Grenswaarde en berekende geluidbelasting per handhavingspunt

Uit deze tabel blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de 8 L_{den} handhavingspunten niet zijn overschreden. Er zitten enkel kleine verschillen in de geluidbelasting in de handhavingspunten ten opzichte van vorig jaar.

Grenswaarden begrenzen de geluidsruimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom "Percentage capaciteitsverbruik" geeft aan hoeveel van die geluidsruimte in dat jaar is verbruikt. Voor alle handhavingspunten is dit percentage ruim onder 100%. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2020 is het capaciteitsverbruik in het grootste gedeelte van de handhavingspunten gedaald. Enkel bij het 6^{e} handhavingspunt is er een stijging van 0,69%.

Wat valt op in dit gebruiksjaar?
Het aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven is ten opzichte van 2020 met ongeveer 8% gestegen. Er was een stijging bij alle vliegtuigcategorieën. De grootste stijging kwam voor in de vliegtuigcategorie helikopterverkeer, deze stijging is circa 40%. Daartegenover zijn de vluchten die tussen 06:00 en 07:00 uur vertrekken en die in de geluidberekening meetellen voor de nachtperiode drastisch gedaald.

Daarnaast is er net zoals voorgaand gebruiksjaar een toename van het aantal vliegtuigbewegingen voor vrachtverkeer. Dit bedraagt een toename van 15% ten opzichte van vorig gebruiksjaar. Het meest gebruikte vliegtuigtype voor vrachtverkeer was de Boeing 777. Ten opzichte van het vorige gebruiksjaar is er een toename van 12% van vliegtuigbewegingen met dit vliegtuigtype.

In de L_{den}-tool worden alle vliegtuigbewegingen gemodelleerd op basis van de specifieke geluidskarakteristieken van de vliegtuigtypen. Als deze gegevens ontbreken, dan wordt de vliegtuigbeweging met algemene karakteristieken meegenomen in de berekening. In de berekening van dit gebruiksjaar zijn, net als voorgaand gebruiksjaar, relatief meer vliegtuigbewegingen op deze manier berekend. Dit is toegestaan, omdat deze berekeningswijze onderdeel is van het wettelijk voorgeschreven rekenmodel.

In gebruiksjaar 2021 heeft de ILT zich ingespannen om de oorzaak van het hoge percentage vliegtuigbewegingen in deze alternatieve berekening boven water te krijgen. De oorzaak ligt in de toegenomen aantallen vliegtuigbewegingen met het type Boeing 777. Slechts voor een beperkt aantal modellen van dit vliegtuigtype zijn de specifieke geluidskarakteristieken opgenomen in het rekenmodel voor MAA. Het ministerie van IenW heeft het initiatief genomen om het rekenmodel aan te passen, zodat in de toekomst alle modellen van het vliegtuigtype Boeing 777 met hun eigen specifieke karakteristieken in de berekeningen worden meegenomen. Deze aanpassing is echter complex en vergt nauwkeurig onderzoek. De verwachting is dat het Ministerie van IenW in het eerste kwartaal van 2022 met resultaten komt.

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 gemeden. Door het toepassen van tolerantiegrenzen wordt de bandbreedte van de vertrekroute 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 vertrekroute te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Gezagvoerders die zonder geldige reden afwijken van de hun opgedragen vertrekroute 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 worden controles uitgeoefend op het correct vliegen van standaard instrument vertrekroutes.

Wat zijn de resultaten?
In dit gebruiksjaar onderzocht de ILT 14 vluchten die van de vertrekprocedures afweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen. De ILT heeft geconstateerd dat de afwijking van de vertrekroute kwam door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding of door meteorologische omstandigheden. In de meeste gevallen was er sprake van marginale afwijkingen. In 1 geval is er een overtreding geconstateerd waar handhavend tegen is opgetreden. De betreffende luchtvaartmaatschappij (Windrose Air Jetcharter) heeft een waarschuwingsbrief ontvangen.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

7 Januari 2022