



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2018





Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2018

Datum

Mei 2019

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

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—17
6	Begrippenlijst—18
7	Ligging handhavingspunten—19

Samenvatting

Maastricht Aachen Airport is één 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 bebouwd gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de inspectie) ziet erop toe dat de exploitant 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 *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 2018: 1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018.

Belangrijkste bevindingen

1. De luchthaven heeft de milieugegevens *volledig en compleet* aangeleverd.
2. De luchthaven heeft de milieugegevens niet *op tijd* aangeleverd.
3. De grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn niet overschreden.
4. Op de luchthaven waren in totaal 57 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Daarbij constateerde de inspectie één overtreding.
5. De inspectie constateerde met betrekking tot circuitvluchten geen onrechtmatigheden.
6. De inspectie constateerde met betrekking tot het correct vliegen van de vertrekprocedures één overtreding. De luchtvaartmaatschappij die deze overtreding beging kreeg hierover een waarschuwingsbrief van de inspectie.

Acties

Over de afwijking genoemd in punt 2 is de exploitant geïnformeerd. De Inspectie houdt in de gaten of de luchthaven de milieugegevens voortaan op tijd aanlevert.

In verband met de overtreding genoemd in punt 4 legt de inspectie een Last onder Dwangsom op aan MAA. Dit heeft de inspectie de exploitant laten weten. Het is namelijk niet de eerste keer dat dit speelt. In het gebruiksjaar 2017 was een vergelijkbare overtreding. Toen gaf de inspectie de exploitant een schriftelijke waarschuwing.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk 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.

Op grond van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart dient de Inspecteur-generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) elk jaar een verslag uit te brengen over de in de Wet luchtvaart en de Omzettingsregeling vastgelegde milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij om de bevindingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna de inspectie) met betrekking tot de naleving van de milieuregels en de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten door de exploitant en de gebruikers van MAA over 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.

De nu voorliggende handhavingsrapportage doet verslag over het gebruiksjaar 2018 (1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018).

In de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart door de exploitant van de luchthaven (hierna: de exploitant) aan de inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van de Omzettingsregeling te kunnen handhaven. In de Regeling burgerluchthavens is tevens vastgelegd over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Op grond van artikel 13, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens bestaat voor de inspecteur-generaal de mogelijkheid om in het geval van een dreigende overschrijding van een in de Omzettingsregeling opgenomen grenswaarde 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 grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling.

De handhavingssystematiek die de inspectie toepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Grenswaarden zijn gericht tot de sectorpartijen gezamenlijk. Het naleven van grenswaarden is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle op de luchthaven gevestigde sectorpartijen. Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen. De grondslag hiervoor is gelegen 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 (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding in het gebruiksjaar waarin de overschrijding zich heeft voorgedaan niet meer ongedaan kan worden gemaakt, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daaropvolgende gebruiksjaar door de inspecteur-generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dan dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

Regels zijn gericht tot één bepaalde sectorpartij. De sectorpartij tot wie de regel gericht is, is verplicht die regel ook na te leven. De grondslag hiervoor is gelegen 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, indien dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond van een regel is afgeweken.

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

Op grond van de Regeling burgerluchthavens moet de exploitant gegevens verstrekken over de etmaalgemiddelde geluidbelasting (Lden) in acht handhavingpunten en over de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

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 is gebaseerd op de gegevens zoals die door de exploitant moeten worden aangeleverd. Daarnaast beschikt de inspectie over eigen registratiesystemen waarmee de gegevens van de exploitant (steekproefsgewijs) kunnen worden gecontroleerd.

Resultaten MAA 2018

Wat betreft de volledigheid van de gegevensverstrekking stelt de inspectie vast dat de exploitant heeft voldaan aan hetgeen hierover in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. Voor wat betreft de tijdigheid van de gegevensverstrekking stelt de inspectie vast dat de exploitant niet heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. De inspectie ontving de gegevens op 29 november 2018. Op grond van de genoemde Regeling verstrekt de exploitant de gegevens uiterlijk twee weken na het einde van het gebruiksjaar. Dat is uiterlijk 14 november 2018. Deze afwijking is eerder besproken met de exploitant. Voor gebruiksjaar 2018 zou de exploitant scherper toezien dat de wettelijke termijnen worden nageleefd. Dit heeft geleid tot een verbetering ten opzichte van gebruiksjaar 2017 (want toen ontving de inspectie de gegevens pas op 22 januari 2018) maar de exploitant voldeed ook in gebruiksjaar 2018 nog steeds niet aan de wettelijke termijn voor het ter beschikking stellen van de gegevens. Over de geconstateerde afwijking is de exploitant geïnformeerd. De inspectie zal de tijdige toezending van de gegevens blijven monitoren.

3 Toezicht naleving regels

Het toezicht op de naleving van de regels betreft:

- de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt;
- 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

In artikel 4, eerste lid en tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat het gebruik van de luchthaven niet is toegestaan in de periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijke tijd. In artikel 4, derde tot en met het vijfde lid, is aangegeven in welke gevallen het eerste en het tweede lid niet geldt.

In artikel 4, derde lid, van de Omzettingsregeling is vastgelegd dat de gebruiksbeperkingen zoals genoemd in het eerste en tweede lid niet gelden voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.

In artikel 4, vierde lid van de Omzettingsregeling, is vastgelegd dat de gebruiksbeperkingen zoals genoemd in het eerste en tweede lid niet gelden voor het uitvoeren van landingen tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, dan wel voor zover sprake is van vertragingen veroorzaakt door het onverwacht toekennen van ATC-slots op de luchthaven van vertrek.

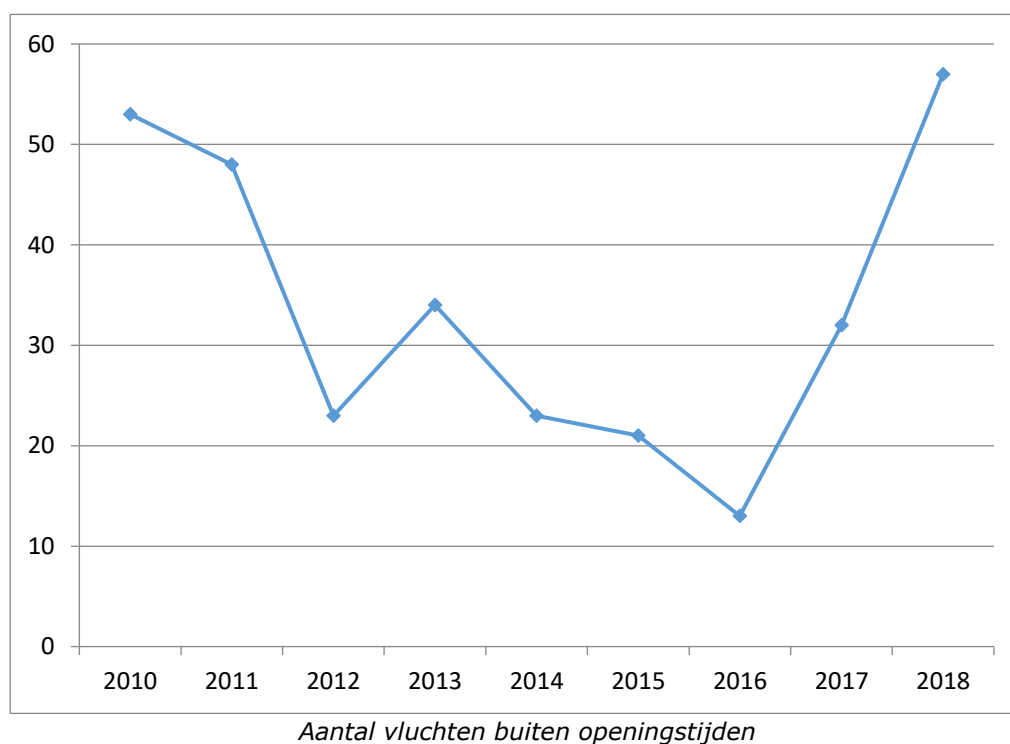
In artikel 4, vijfde lid van de Omzettingsregeling, is vastgelegd dat de gebruiksbeperkingen zoals genoemd in het eerste en tweede lid niet gelden voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00 uur plaatselijke tijd 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 plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden.

De inspectie controleert alle vluchten die in de nachtperiode plaatsvinden. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden worden door de inspectie, wanneer daarvoor aanleiding bestaat, alleen steekproefsgewijs gecontroleerd.

Resultaten MAA 2018

In het gebruiksjaar 2018 vonden 57 vliegtuigbewegingen plaats na 23.00 uur. Het betrof 41 landingen en 16 starts. Al deze vluchten zijn door de exploitant aan de inspectie gerapporteerd. De inspectie heeft deze vluchten onderzocht en geanalyseerd, onder andere met het vliegtuigvolgsysteem 'Casper Noise'. Hierbij werd één onrechtmatigheid geconstateerd. Eén extensie bleek verleend te zijn op grond van argumenten die niet voldoen aan de in artikel 4 vijfde lid van de Omzettingsregeling genoemde uitzonderingen. In gebruiksjaar 2017 heeft eenzelfde overtreding ook plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan heeft de luchthaven toen een formele waarschuwing gekregen. Vanwege deze nieuwe vergelijkbare overtreding in gebruiksjaar 2018, legt de inspectie een Last onder Dwangsom op aan MAA.



Tussen 2010 en 2016 vertoonde het aantal vliegtuigbewegingen na 23.00 uur een dalende lijn. Die dalende lijn heeft zich vanaf gebruiksjaar 2017 niet verder voortgezet. Vanaf gebruiksjaar 2017 vertoont het aantal vliegtuigbewegingen buiten openingstijden een sterke stijging.

De oorzaak van de stijging in gebruiksjaar 2018 wordt toegeschreven aan:

- een groter aantal vliegtuigbewegingen dat zich afspeelt tussen 21:00 uur en 23:00 uur, vergeleken met gebruiksjaar 2017. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Maastricht Aachen Airport daalde ten opzichte van 2017. Het aantal vliegtuigbewegingen in de late avond is echter gestegen ten opzichte van 2017. Er heeft dus een verschuiving plaatsgevonden van de dagoperatie naar de avondoperatie. Op grond hiervan steeg ook het aantal vluchten dat door diverse oorzaken een beroep deed op de extensieregeling zoals omschreven in artikel 4 van de Omzettingsregeling.
- de start van de Corendon operatie met ingang van april 2018. Van de 57 vluchten die na 23.00 uur plaatsvonden zijn er 37 toe te schrijven aan luchtvaartmaatschappij Corendon.

De luchthaven is gedurende het gebruiksjaar 2018 met Corendon in overleg getreden om de aankomsttijden in de late avond ¹³ zoveel mogelijk te vervroegen. Dit met het oogmerk een zo groot mogelijke tijdsruimte te hebben rond de sluitingstijd van 23:00 uur. Mocht er zich een bijzondere omstandigheid voordoen die leidt tot een latere aankomst, dan is er door die grotere tijdsruimte een grotere kans dat de vlucht toch nog voor 23:00 uur landt. Het overleg heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de operatie die in gebruiksjaar 2019 geëffectueerd worden.

3.2 Circuitvluchten

In artikel 5, eerste en tweede lid van de Omzettingsregeling is aangegeven 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 2018

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

4 Toezicht naleving grenswaarden

In artikel 6 van de Omzettingsregeling is aangegeven dat in bijlage 1 bij deze regeling de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn vastgelegd. Het betreft hier in totaal 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 17 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 vastgelegde grenswaarden niet te boven gaan.

Resultaten MAA 2018

Uit de gegevens van de exploitant over de feitelijke geluidbelasting blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten in het gebruiksjaar 2018 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 2018.

Grenswaarden en feitelijke geluidbelasting in de handhavingspunten (HH Pt.) van 1 november 2017 t/m 31 oktober 2018

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde L _{den} in dB(A)	Geluidbelasting L _{den} in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2017
03	Baankop 03	66,39	65,92	89,74 %	+21,03%
21	Baankop 21	67,60	65,43	60,67 %	+23,00%
1	Meerssen	56,93	54,50	57,15 %	+12,69%
2	Rothem	56,89	56,30	87,30 %	+28,01%
3	Bunde	55,88	52,74	48,53 %	+8,17%
4	Beek	55,15	51,29	41,11 %	+19,73%
5	Beek	55,42	53,88	70,15 %	+33,34%
6	Ulestraten	55,95	51,57	36,48 %	+3,06%

Een vergelijking van deze tabel met dezelfde tabel over gebruiksjaar 2017 levert op dat het capaciteitsverbruik in gebruiksjaar 2018 in alle acht handhavingspunten is gestegen. Mogelijke oorzaak hiervan is de toename van het aantal vluchten in de avondperiode en het aantal vluchten in de vroege ochtend (06:00 – 07:00 uur). Beide categorieën vluchten krijgen in de geluidbelastingberekeningen een straffactor waardoor zij zwaarder meetellen in het eindresultaat.

De luchthaven heeft gedurende het gebruiksjaar 2018 maatregelen genomen die ertoe moeten leiden dat het gebruik van de luchthaven in de vroege ochtend (06:00 – 07:00 uur) zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarnaast stuurt de luchthaven op het inzetten van stillere vliegtuigen. Dit richt zich met name tot de vrachtmaatschappijen. Deze maatregelen worden in het gebruiksjaar 2019 geëffectueerd.

5 Toezicht vertrekprocedures

In artikel 9 van de Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht van 2004 (hierna: de Aanwijzing) was als milieuregel opgenomen 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 en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden, beperkt.

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.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2018 onderzocht de inspectie in totaal 15 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 in gebruiksjaar 2018 één waarschuwingsbrief verzonden naar een luchtvaartmaatschappij in verband met het overschrijden van de tolerantiegrenzen. De overige vluchten die afweken van hun vertrekprocedure bleken slechts marginaal de tolerantiegebieden te overschrijden of weken af als gevolg van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding.

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 geluiddrukkniveau (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}	Geluiddrukkniveau 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

April 2019