



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2015

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport

Gebruiksjaar 2015

Maart 2016

Colofon

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/Luchtvaart

Mercuriusplein 1 - 63 2132 HA Hoofddorp

Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
088 489 00 00
www.ilent.nl
[@inspectieLeNT](https://twitter.com/inspectieLeNT)

Inhoud

	Samenvatting	7
1	Inleiding	8
1.1	Wettelijk kader	8
1.2	Handhavingssystematiek	8
2	Gegevensverstrekking	10
3	Toezicht naleving regels	11
3.1	Openstelling luchthaven	11
3.2	Circuitvluchten	12
4	Toezicht naleving grenswaarden	13
5	Toezicht vertrekprocedures	14
6	Begrippenlijst	15

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) over het gebruiksjaar 2015 zijn, dat:

- de door de luchthaven geleverde milieugegevens volledig en compleet waren maar niet op tijd. Hier zal de Inspectie de luchthaven op aanspreken.
- de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten niet overschreden zijn;
- in totaal 21 vliegtuigbewegingen op de luchthaven hebben plaatsgevonden na 23.00 uur en dat daarbij geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd;
- met betrekking tot circuitvluchten geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd;
- twee luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met het afwijken van de voorgeschreven vertrekroute buiten de tolerantiegebieden;

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 door de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) elk jaar een verslag te worden uitgebracht 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 daarop volgende jaar.

In de nu voorliggende handavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2015 (1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015).

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 door de Inspectie wordt toegepast 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 daarop volgende 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 geluidbelasting in handhavingspunten en 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 2015

Wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat de exploitant heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. Voor wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de inspectie vastgesteld dat de exploitant niet heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. Bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens schrijft voor dat de gegevens binnen twee weken na afloop van het tijdvak door de exploitant aan de Inspectie moeten zijn verstrekt. Op grond van deze bijlage hadden de gegevens uiterlijk 14 november 2015 door de exploitant moeten zijn verstrekt aan de Inspectie. De benodigde gegevens zijn daarentegen op 30 november 2015 aan de Inspectie verstrekt. De gegevensverstrekking is hiermee 16 dagen vertraagd waardoor de wettelijke termijn is overschreden. De Inspectie zal de luchthaven hier op aanspreken.

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.

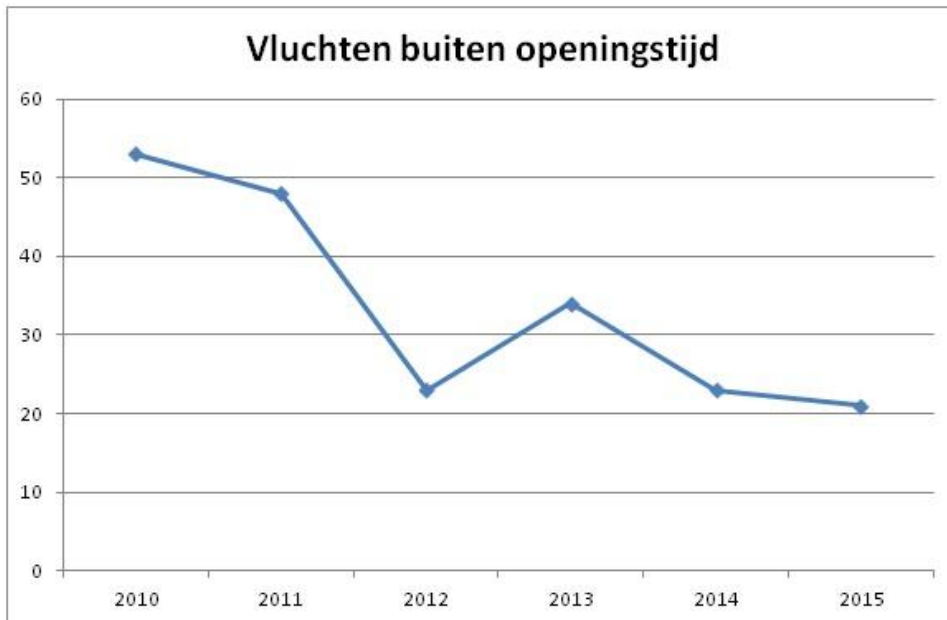
In artikel 4, vijfde lid van de Omzettingsregeling, is vastgelegd dat de gebruiksbeperkingen zoals genoemd in het eerste en tweede lid niet gelden voor het uitvoeren van starts tussen 23.00 uur en 24.00 uur plaatselijke tijd door luchtvaartuigen van verkeersvluchten die volgens schema eerder dan 23.00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

Alle vluchten die in de nachtperiode plaatsvinden worden door de Inspectie gecontroleerd. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden worden door de Inspectie, wanneer daarvoor aanleiding bestaat, alleen steekproefsgewijs gecontroleerd.

Resultaten MAA 2015

In het gebruiksjaar 2015 hebben 21 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden na 23.00 uur. Het betrof hierbij 2 landingen en 19 starts. Al deze vluchten zijn door de exploitant aan de Inspectie gerapporteerd. De Inspectie heeft deze vluchten onderzocht, onder andere met het vliegtuigvolgsysteem 'Casper Noise'. Hierbij zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd. Sinds 2010 vertoont het aantal vliegtuigbewegingen na 23.00 uur een dalende lijn. Die dalende lijn heeft zich ook in gebruiksjaar 2015 verder voortgezet.



3.2 Circuitvluchten

In artikel 5 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 propellorvliegtuigen 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 2015

De inspectie heeft steekproefsgewijs verschillende 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. 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 2015

Uit de gegevens van de exploitant over de feitelijke geluidbelasting blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten in het gebruiksjaar 2015 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 2015.

Grenswaarden handhavingspunten (HH) en geluidbelasting t/m 31 oktober 2015

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2014
03	Baankop 03	66,39	63,40	50,23%	+2,15%
21	Baankop 21	67,60	62,43	30,41%	+1,24%
1	Meerssen	56,93	53,58	46,24%	+1,98%
2	Rothem	56,89	53,34	44,16%	+0,81%
3	Bunde	55,88	52,18	42,66%	+1,73%
4	Beek	55,15	46,39	13,30%	-0,25%
5	Beek	55,42	48,37	19,72%	+1,10%
6	Ulestraten	55,95	51,84	38,82%	+3,66%

Een vergelijking van deze tabel met dezelfde tabel over gebruiksjaar 2014 levert op dat het capaciteitsverbruik in gebruiksjaar 2015 in zeven van de acht handhavingspunten licht is gestegen. Mogelijke oorzaak van deze lichte stijging is een toename van het aantal vluchten klein verkeer en van het aantal helikoptervluchten. Het aantal vluchten groot verkeer is daarentegen afgenomen.

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 (lees: 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 vluchtuitvoering 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 2015 zijn door de Inspectie in totaal 46 vluchten onderzocht die van de tolerantiegebieden van de vertrekprocedures waren afgeweken. Een aantal hiervan had betrekking op vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van het KICL zijn onderzocht. De Inspectie heeft in gebruiksjaar 2015 aan twee luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief verzonden in verband met het overschrijden van de tolerantiegrenzen.

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, afd. Handhaving Service Providers.
Geluidsbelasting	Feitelijk opgetreden geluiddrukniveau (Lden) over het verstreken gebruiksjaar.
Grenswaarde	Jaargemiddelde geluidsbelastingniveau dat niet mag worden overschreden.
HHpt.	Handhavingspunt.
KICL	Klachteninformatiecentrum Luchtverkeer.
Lden	Geluiddrukniveau etmaalwaarde (day-evening-night) in dB(A). Dosismaat voor de geluidbelasting.
MAA	Maastricht Aachen Airport.
Stcrt.	Staatscourant.
Tolerantiegebied	Begrensd gebied 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.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Maart 2016