Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage
Maastricht Aachen Airport
Gebruiksjaar 2025

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2025

Datum 3 februari 2026

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
Luchtvaartautoriteit

Toezicht en opsporing
Toezicht milieu
Geluid en luchtkwaliteit transport

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—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—17

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 luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) controleert of MAA en de partijen die daar vluchten uitvoeren zich aan de geluidsnormen en regels houden. Gebeurt dat niet, dan kan de ILT-Luchtvaartautoriteit maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Dit rapport beslaat de periode 1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025. In het rapport wordt enkel ingegaan op de milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen van MAA vallen buiten de reikwijdte.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden. Ten opzichte van gebruiksjaar 2024 is de geluidbelasting in alle handhavingspunten gedaald. Deze daling loopt uiteen van -1,3% tot -11,9%.
2. Ten opzichte van gebruiksjaar 2024 is het aantal passagiersvluchten aanzienlijk gedaald. Het aantal vrachtvluchten nam toe met 19%.
3. Op de luchthaven was 1 vliegtuigbeweging na 23:00 uur. Onderzoek hiernaar heeft uitgewezen dat dit veroorzaakt werd door extreme meteorologische omstandigheden. Deze reden is op grond van de uitzonderingen in de Omzettingsregeling toegestaan.
4. De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzocht 12 vluchten die van de vertrekroutes afweken. Daarvan weken 5 vluchten slechts marginaal af van de vertrekroute. De 7 vliegmaatschappijen waarvan de vluchten significant afweken hebben van de ILT-Luchtvaartautoriteit een schriftelijke waarschuwing gekregen. De ILT-Luchtvaartautoriteit ontving van alle 7 vliegmaatschappijen een reactie over de oorzaak van de afwijking. De oorzaak lijkt te liggen in een combinatie van het automatisch starten met behulp van het flight managementsysteem en waarschijnlijk in combinatie met een bepaald type instrumentarium en digitaal kaartmateriaal. De ILT-Luchtvaartautoriteit gaat in 2026 deze problematiek verder onderzoeken en kijken of bronmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn.

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 wetten.nl - Regeling - Omzettingsregeling luchthaven Maastricht - BWBR0034339) en de Regeling burgerluchthavens (wetten.nl - Regeling - Regeling burgerluchthavens - BWBR0026564). 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 (hierna: Beleidsregel wetten.nl - Regeling - Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam - BWBR0035910).

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert of MAA en de partijen die er vluchten uitvoeren zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit gebruik van Casper Noise. Dat is een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. De ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit maatregelen nemen en dwangsommen opleggen.

1.2 Handhavingsrapportage

Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage over MAA gaat over het gebruiksjaar 2025. Dit gebruiksjaar begint op 1 november 2024 en eindigt op 31 oktober 2025.

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-Luchtvaartautoriteit?

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

1. informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken;
2. informatie afkomstig uit eigen ILT-Luchtvaartautoriteit informatiebronnen; en
3. aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van ILT-Luchtvaartautoriteit verstrekt.

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken
Dit gaat om wettelijk verplichte informatie. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor MAA betekent dit dat zij bij de ILT-Luchtvaartautoriteit informatie aanlevert 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-Luchtvaartautoriteit de bevoegdheid de levering van de gewenste informatie af te dwingen. Omdat de informatie compleet en tijdig geleverd werd, heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit in het afgelopen gebruiksjaar geen gebruik gemaakt van deze bevoegdheid.

2. Informatie afkomstig uit eigen ILT-Luchtvaartautoriteit informatiebronnen
Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT-Luchtvaartautoriteit 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 met name van de luchtverkeersleiding en van klachtenbureaus.

3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit over bepaalde onderwerpen of gegevens nog aanvullende gegevens nodig heeft. De ILT-Luchtvaartautoriteit 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; en
- de uitvoering van circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten).

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.

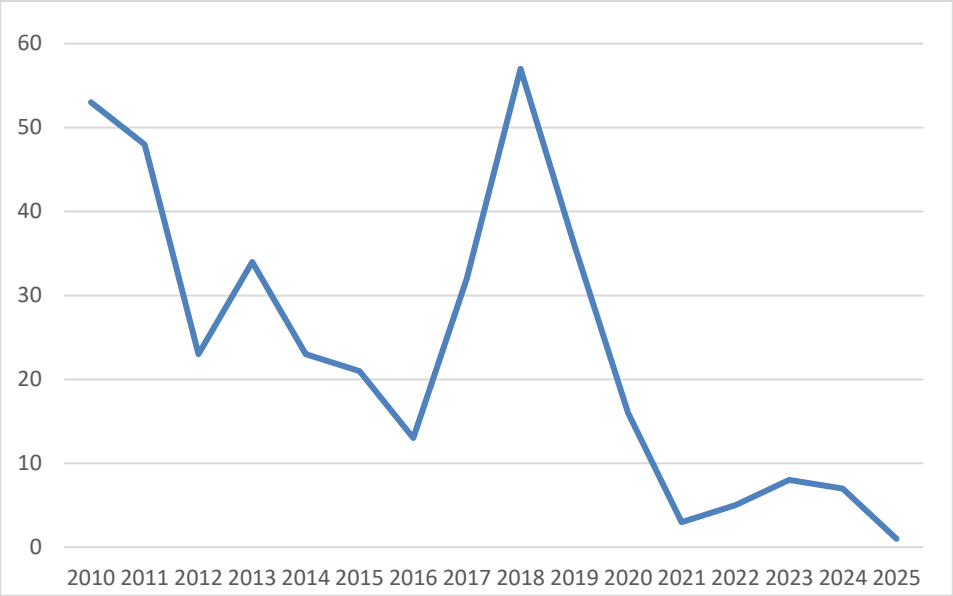
In het derde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbeperkingen niet gelden voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of voor luchtvaartuigen die voor reddingsacties, hulpverlening of regeringsvluchten worden ingezet.

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-Luchtvaartautoriteit controleert alle vluchten buiten openingstijden (23:00 uur – 06:00 uur).

Wat zijn de resultaten?
In het gebruiksjaar 2025 vond op MAA 1 vliegtuigbeweging plaats na 23:00 uur. In gebruiksjaar 2024 waren er 7 vliegtuigbewegingen na 23:00 uur. De oorzaak van deze daling van 6 bewegingen is dat Corendon Dutch Airlines haar vluchten op MAA in gebruiksjaar 2025 heeft afgebouwd.



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

Voor de vlucht die na 23:00 geland is heeft de luchthaven toestemming verleend. Gebleken is dat deze vlucht van Wizzair op 8 januari 2025 verlaat vertrok vanwege extreme meteorologische omstandigheden, waarbij lange tijd benodigd is geweest voor het sneeuwvrij krijgen van de startbaan. Deze reden is op grond van artikel 4, vijfde lid onder 2, van de Omzettingsregeling toegestaan. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft dit geverifieerd aan de hand van data van Eurocontrol.

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.

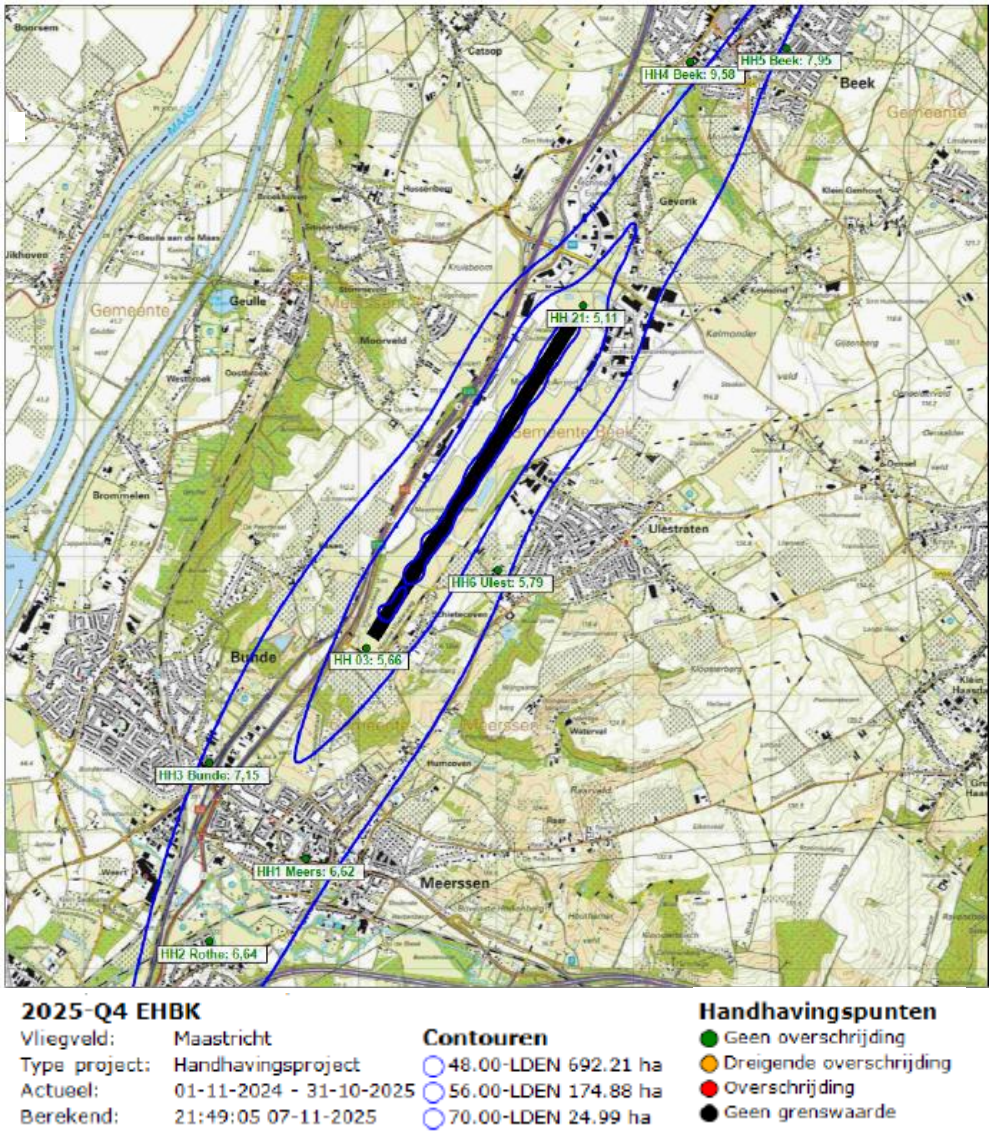
Wat is onderzocht?
Omdat bij alle circuitvluchten die de ILT-Luchtvaartautoriteit in voorgaande gebruiksjaren heeft onderzocht geen overtredingen zijn geconstateerd, controleert en onderzoekt de ILT-Luchtvaartautoriteit circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT-Luchtvaartautoriteit hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.

3.3 Signalen uit de omgeving

De ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit rechtstreeks, maar ook maandelijks via het externe Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL). In gebruiksjaar 2025 is er bij de ILT-Luchtvaartautoriteit 1 melding van een omwonende rechtstreeks binnengekomen. Deze heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit onderzocht en afgehandeld. Hieruit is geen handhavingsactiviteit 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 grenswaardes niet overschrijden. De ligging van de 8 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 luchthaven moet de berekende geluidbelasting in de 8 handhavingspunten verplicht leveren aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. De wijze waarop de geluidbelasting berekend wordt, 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_{den}-tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningssysteem aan de luchthaven ter beschikking gesteld. Een technisch adviesbureau onderhoudt en beheert de L_{den}-tool in opdracht van dit ministerie. De L_{den}-tool berekent de geluidbelasting overeenkomstig de wettelijke verplichtingen.

Wat is onderzocht?
Na ontvangst van de informatie toetst de ILT-Luchtvaartautoriteit of de informatie volledig is. Als de ILT-Luchtvaartautoriteit nog aanvullende vragen heeft, stelt zij deze aan de luchthaven. Waar nodig laat de ILT-Luchtvaartautoriteit zich nog verder adviseren door interne- en externe deskundigen. Tenslotte toetst de ILT-Luchtvaartautoriteit 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 2024 tot en met 31 oktober 2025.

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. 2024
03	Baankop 03	66,39	58,67	16,9%	-11,0%
21	Baankop 21	67,60	61,69	25,6%	-1,3%
1	Meers	56,93	47,61	11,7%	-9,3%
2	Rothe	56,89	48,32	13,9%	-11,9%
3	Bunde	55,88	46,34	11,1%	-9,4%
4	Beek	55,15	44,50	8,6%	-1,6%
5	Beek	55,42	46,67	13,3%	-1,9%
6	Ulestraten	55,95	49,68	23,6%	-9,4%

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. Ten opzichte van vorig gebruiksjaar is de geluidsbelasting in alle handhavingspunten gedaald. Dit wordt met name veroorzaakt door de afname van het aantal passagiersvluchten (-34% ten opzichte van gebruiksjaar 2024), de afname van het aantal vluchten in de kleine luchtvaart (-18%) en de afname van het aantal helikopterbewegingen (-57%). Het aantal vrachtvluchten nam in 2025 toe met 19%.

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%.

5 Vertrekroutes

Met het oog op het tegengaan van vermijdbare geluidshinder door het luchtverkeer houdt de ILT-Luchtvaartautoriteit 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).).

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 Casper Noise controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit op het correct vliegen van SID's.

Wat zijn de resultaten?
In dit gebruiksjaar onderzocht de ILT-Luchtvaartautoriteit 12 vluchten die van de vertrekprocedures afweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft bij 5 van die vluchten geconstateerd dat de afwijkingen van de vertrekroutes dusdanig marginaal waren dat deze binnen de nauwkeurigheidsgrenzen van de radardata vallen. Bij 7 vluchten was de afwijking echter significant, waarop de ILT-Luchtvaartautoriteit aan de betreffende vliegmaatschappijen per brief een schriftelijke waarschuwing heeft gegeven.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in samenwerking met LVNL, het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer en een aantal luchtvaartmaatschappijen verder onderzoek verricht naar de oorzaak van de afwijkingen. Zowel in gebruiksjaar 2024 en 2025 betroffen het vluchten van general aviation. Al deze vluchten gebruikten de vertrekroute LNO3B en bij alle vluchten werd dezelfde afwijking geconstateerd. De oorzaak lijkt te liggen in een combinatie van het automatisch starten met behulp van het flight managementsysteem in combinatie met een bepaald type instrumentarium en digitaal kaartmateriaal. De ILT-Luchtvaartautoriteit gaat in 2026 deze problematiek verder onderzoeken en kijken of bronmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

3 februari 2026