

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2021

Handhavingsrapportage
Rotterdam The Hague Airport 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](https://twitter.com/inspectieLenT)

Inhoud

Samenvatting 9

1	Inleiding 11
1.1	Wetgeving en handhaving 11
1.2	Handhavingsrapportage 11
2	Gegevenslevering 13
3	Regels gebruik luchthaven 15
3.1	Openstelling luchthaven 15
3.2	Circuitvluchten 17
3.3	Militair gebruik 18
4	Geluidsnormen 19
5	Vertrekroutes 21

Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor RTHA aanvullende regels voor het gebruik van de vertekroutes. Die regels zijn ingesteld zodat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of RTHA en de partijen die vluchten uitvoeren op RTHA, 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 (de periode 1 november tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2021 (1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021).

Uit de handhavingsrapportage blijkt dat in dit gebruiksjaar de coronapandemie opnieuw van grote invloed is geweest op het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA. De gevolgen hiervan voor het gebruiksjaar 2021 zijn vooral zichtbaar bij de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten en het aantal nachtvluchten. Deze bijzondere situatie zorgt ervoor dat de resultaten lijken op die van gebruiksjaar 2020 en sterk afwijken van de resultaten voor het gebruiksjaar 2019.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De geluidsnormen zijn niet overschreden.
2. Er zijn 854 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn er 45 meer dan in het gebruiksjaar 2020. Van de 854 nachtvluchten hadden 603 vluchten betrekking spoedeisende hulpverlening. Van de 854 nachtvluchten heeft de ILT 9 vluchten gecontroleerd op rechtmatigheid. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen overtredingen zijn geweest.
3. Er zijn 136 militaire vluchten op de luchthaven geweest, waarvan 1 in de nacht.
4. De ILT heeft 76 afwijkingen van vertekroutes onderzocht. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding voor een veilige vluchttuitvoering.

1 Inleiding

1.1 Wetgeving en handhaving

Het wettelijk milieukader voor RTHA bestaat uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. In de Omzettingsregeling staan normen voor geluid in handhavingpunten. Ook zijn er regels voor de openstelling van de luchthaven, voor circuitvluchten, voor les- of oefenvluchten en voor militair gebruik. Daarnaast moet het grote vliegverkeer (waaronder ook zakenjets) zich houden aan de vertekroutes. Die staan in de *'Beleidsregel handhaving vertekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014.

De ILT controleert of RTHA en de partijen die vluchten op RTHA uitvoeren, zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT onder andere gebruik van gegevens die RTHA zelf heeft geleverd. In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens RTHA moet leveren en binnen welke termijn. In de Regeling burgerluchthavens staat ook hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. Daarnaast ontvangt de ILT gegevens van commerciële luchtvaartmaatschappijen over vluchten die tussen 00:00 uur en 01:00 uur zijn binnengekomen (zie hoofdstuk 2).

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van CASPER Noise, een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. Ook kan de ILT met dit systeem het gesprek tussen de luchtverkeersleider en de bemanning van het vliegtuig uitluisteren om de oorzaak van een routeafwijking te achterhalen. Daarnaast gebruikt de ILT CASPER Noise om overige milieuregels voor RTHA te controleren.

Als RTHA of partijen die vluchten op RTHA 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 (1 november tot en met 31 oktober van het volgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan.

Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2021 (1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021). De rapportage gaat dus over een periode waarin het aantal vliegbewegingen (start of een landing van een vliegtuig) was gereduceerd als gevolg van de coronapandemie.

2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT?

Bij de uitvoering van haar milieutoezicht op RTHA 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 RTHA betekent dit dat zij bij de ILT informatie moet aanleveren over:

- de geluidbelasting in de 6 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.

Naast kwartaalrapportages over de geluidbelasting in de 6 handhavingspunten heeft de ILT:

- a. maandelijks gegevens ontvangen over alle nachtvluchten die op RTHA hebben plaatsgevonden;
- b. aan het eind van het gebruiksjaar gegevens ontvangen over alle overheidsvluchten in het gebruiksjaar 2021, waaronder militaire vluchten;
- c. periodiek informatie van Transavia ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 00:00 uur en 01:00 uur.

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 uitvoering van militaire vluchten op de luchthaven.

3.1 Openstelling luchthaven

Wat zijn de regels?

Voor bepaalde categorieën vliegtuigen is het gebruik van de luchthaven niet toegestaan in de periode van 18:00 uur tot 08:00 uur. Ook gelden voor bepaalde categorieën vliegtuigen beperkingen voor de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur (zie artikel 4 van de Omzettingsregeling).

De beperkingen gelden niet voor:

- vliegtuigen en helikopters die in nood verkeren of die voor reddingsacties of hulpverlening worden ingezet (artikel 4.2a);
- landende vliegtuigen en helikopters die naar RTHA zijn uitgeweken omdat sprake is van een technische storing of een bijzondere weerssituatie (artikel 4.2b);
- vliegtuigen en helikopters die gebruikt worden door politie en kustwacht (artikel 4.4a);
- vliegtuigen en helikopters die spoedeisende vluchten uitvoeren voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen (artikel 4.4d);
- zakenvluchten met vliegtuigen met maximaal 19 passagiersstoelen en een maximum startgewicht van 45 ton (artikel 4.4f);
- regeringsvluchten (artikel 4.4i).

Voor de grote commerciële luchtvaart geldt over het algemeen dat tussen 23:00 uur en 07:00 uur geen starts en landingen mogen plaatsvinden. In bepaalde gevallen mag hiervan worden afgeweken, namelijk:

- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met propellervliegtuigen met een maximum startgewicht tussen de 6000 en 9000 kg, en vliegtuigen die aan hogere geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle moderne vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en Tuifly vluchten op RTHA uitvoeren (artikel 4.4g);
- bij landingen tussen 24:00 uur en 01:00 uur met deze vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
 - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
 - extreem weer waardoor niet eerder geland kon worden;
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4h);
- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die niet aan hogere geluidseisen voldoen en volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
 - een onverwachte vertraging die op het moment vertrek niet voorzien hadden kunnen worden, of
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van

- vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4b);
- bij starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten vertrekken, in het geval van:
 - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
 - extreem weer waardoor niet eerder gestart kon worden;
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4c);
 - bij landingen na 06:00 uur met (lege) vliegtuigen die van elders komen om passagiers van RTHA op te halen (positievluchten; artikel 4.4e).

Wat is onderzocht?

De ILT controleert alle vluchten die in de nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur) hebben plaatsgevonden en onderzoekt deze waar nodig. Dat laatste geldt in ieder geval voor vertraagde landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur door grote commerciële luchtvaart. De ILT vraagt over deze vluchten informatie op bij de betreffende luchtvaartmaatschappij over de oorzaak van de vertraagde landingen. Vluchten buiten de nachtperiode controleert en onderzoekt de ILT alleen als daarvoor aanleiding is (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

Wat zijn de resultaten?

In de onderstaande tabel staan alle *nachtvluchten* die RTHA aan de ILT gerapporteerd heeft. De ILT heeft deze nachtvluchten gecontroleerd en waar nodig onderzocht om vast te stellen of de nachtvluchten rechtmatig waren en in de juiste categorie zijn geplaatst.

Tabel 1. Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2020	23	0	0	0	0	6	0	14	0	0	0	0	43
December 2020	30	0	0	0	0	6	0	7	0	0	0	0	43
Januari 2021	20	0	1	0	0	7	0	7	1	1	4	0	41
Februari 2021	27	0	0	0	0	3	0	6	1	0	0	0	37
Maart 2021	37	0	1	0	0	10	0	13	0	0	0	1	62
April 2021	36	0	1	0	0	7	0	12	0	0	0	0	56
Mei 2021	48	0	0	0	0	0	0	16	1	0	0	0	65
Juni 2021	50	0	0	0	0	0	0	17	1	0	0	0	68
Juli 2021	63	0	0	0	0	7	2	22	13	2	0	0	109
Augustus 2021	74	0	1	0	0	2	3	22	19	3	0	0	124
September 2021	78	0	2	0	0	1	2	15	11	0	1	0	110
Oktober 2021	62	0	0	0	0	0	0	25	6	3	0	0	96
Totaal 2020-2021	548	0	6	0	0	49	7	176	53	9	5	1	854

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2021 op 854 uitgekomen is. Dat zijn er 45 meer dan in het gebruiksjaar 2020, een toename van ongeveer 6%. Deze toename zien we min of meer verdeeld over alle categorieën terug, behalve voor het militaire verkeer.

Uit de tabel blijkt verder dat van de 854 nachtvluchten, 603 vluchten (71%) spoedeisend maatschappelijk verkeer waren, waarvan 548 vluchten door de traumahelikopter. Dit betekent dat 64% van de nachtvluchten veroorzaakt is door de traumahelikopter. Ten opzichte van gebruiksjaar 2020 is het aantal nachtvluchten met de traumahelikopter met 3% toegenomen.

De meeste commerciële vluchten op RTHA worden door Transavia uitgevoerd. Daarbij komt het regelmatig voor dat Transavia landingen na 23:00 uur uitvoert. Zolang zij hierbij gebruik maakt van moderne toestellen die voldoen aan hoge geluideisen, zijn deze landingen tot 00:00 uur toegestaan. Ook mogen luchtvaartmaatschappijen onder bepaalde voorwaarden tussen 00:00 uur en 01:00 uur landingen op RTHA uitvoeren.

De ILT heeft 9 vluchten onderzocht die tussen 00:00 uur en 01:00 uur op RTHA zijn geland. Deze vluchten voldeden aan de uitzonderingscriteria voor landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur; er was sprake van technische storingen of uitzonderlijke weersomstandigheden.

In gebruiksjaar 2021 bleef het aantal late landingen vrijwel gelijk aan dat in 2020. Wel vonden de landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur vrijwel allemaal plaats in de maanden juli, augustus, september en oktober. In de meeste gevallen ontstonden deze vertragingen door een technisch mankement dat op de luchthaven werd geconstateerd waardoor het vluchtschema met een vervangend toestel vertraagd werd uitgevoerd.

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?

Circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht zijn op bepaalde dagen en tijden verboden (zie artikel 5 van de Omzettingsregeling).

Wat is onderzocht?

Bij alle circuitvluchten die de ILT in voorgaande gebruiksjaaren 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 circuitvluchten ontvangen.

3.3 Militair gebruik

Wat zijn de regels?

Incidenteel gebruik van de luchthaven door militair vliegverkeer is toegestaan (zie artikel 6 van de Omzettingsregeling).

Wat zijn de resultaten?

Uit gegevens van RTHA blijkt dat in het gebruiksjaar 2021 in totaal 136 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 1 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dit zijn 8 militaire nachtvluchten minder dan in het gebruiksjaar 2020.

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 6 vastgestelde locaties in de omgeving van de luchthaven, de (L_{den}) handhavingpunten. Voor deze 6 handhavingpunten zijn grenswaarden bepaald. De ligging van de 6 handhavingpunten 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 geluidrukniveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A). De grenswaarden voor de 6 handhavingpunten bij RTHA staan in artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de 6 wettelijke handhavingpunten nog 2 monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Deze spelen in de formele handhaving geen rol.

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 geen gebruik van gemaakt. Tenslotte toetst de ILT de berekende geluidbelasting in de 6 handhavingpunten aan de grenswaarde in die punten.

Wat zijn de resultaten?

In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingpunten de geluidsnorm en de voor deze handhavingpunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidbelasting) voor het gebruiksjaar 2021. Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de L_{den} , uitgedrukt in de geluidsmaat dB(A). In de laatste kolom van tabel 2 is de berekende geluidbelasting omgerekend naar het percentage capaciteitsverbruik. Hierdoor is duidelijker hoever de berekende geluidbelasting in de 6 handhavingpunten onder of boven de geluidsnorm is uitgekomen.

Tabel 2. Geluidsnormen handhavingpunten en berekende geluidbelasting tot en met 31 oktober 2021

Hh-punt	Locatie	Geluidsnorm L_{den} in dB(A)	Berekende geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	66,27	56,2%
2	Baankop 24	69,95	67,12	52,1%
3	Bergschenhoek	54,36	51,61	53,1%
4	Schiebroek	53,98	48,81	30,4%
5	Overschie	55,01	48,67	23,2%
6	Schiedam	53,89	52,47	72,1%

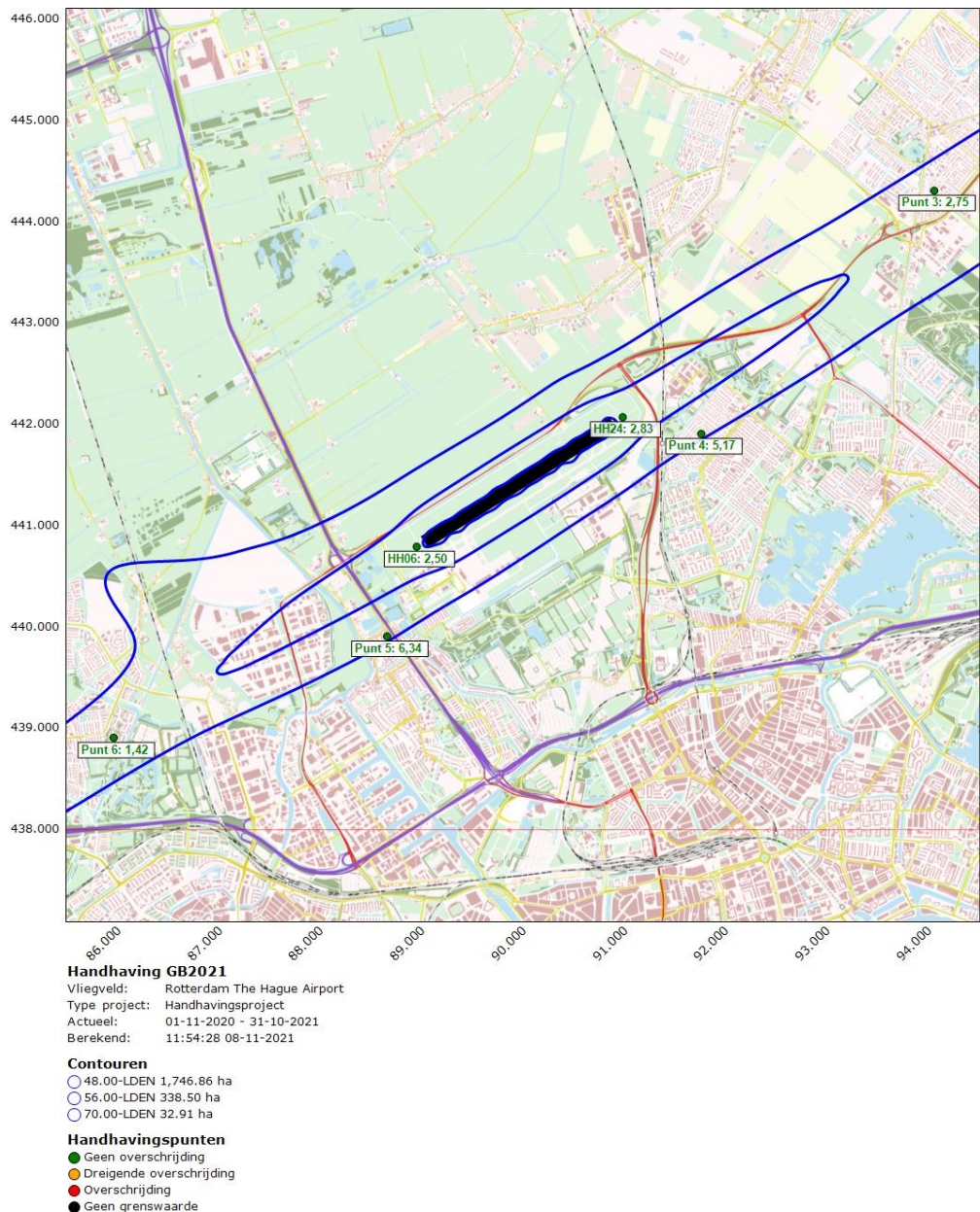
Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2021 niet overschreden zijn. Bij alle handhavingpunten was de geluidbelasting ruim onder de norm.

Het capaciteitsgebruik was het hoogst in Schiedam bij handhavingspunt 6, met 72,1% van de norm. Dit is hoger dan in 2020, toen was het capaciteitsgebruik op dat punt 50,4% van de norm. In handhavingspunt 3, het punt met het meeste capaciteitsgebruik in 2020, bleef de geluidbelasting nagenoeg gelijk.

De geluidbelasting in alle 6 handhavingspunten blijven ruim onder de norm, dit is voornamelijk het gevolg van de sterke afname van het aantal vluchten door het grote commerciële vliegverkeer vanaf maart 2020 vanwege de coronamaatregelen van de regering.

Figuur 1 toont de ligging van de handhavingspunten op de kaart met hierbij het verschil tussen de berekende geluidbelasting met de norm, uitgedrukt in decibel.

Figuur 1. Ligging handhavingspunten, verschil tussen de berekende geluidbelasting en de norm (decibel)



5 Vertrekroutes

Wat zijn de regels?

Gezagvoerders van vliegtuigen moeten ervoor zorgen dat de voor RTHA geldende vertekroutes worden gevolgd (zie 'Beleidsregel handhaving vertekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam' van 20 november 2014). Hierdoor wordt geluidoverlast voor omwonenden van RTHA zoveel mogelijk beperkt. Gezagvoerders mogen alleen van de vertekroute afwijken in het belang van de veiligheid of als Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) daar een opdracht (instructie) voor gegeven heeft. Het komt regelmatig voor dat LVNL een instructie geeft om vroegtijdig van de vertekroute af te wijken. Vooral wanneer er in het luchtruim van RTHA toestellen vliegen die vanuit het zuiden op Schiphol moeten landen. Aan de instructies van LVNL om van de vertekroute af te wijken zijn geen beperkingen gesteld. Wel heeft de ILT met LVNL de afspraak gemaakt dat LVNL de vliegtuigen tot een vlieghoogte van 3.000 voet (ongeveer 900m) zoveel mogelijk op de vertekroute houdt. Dit is ook de vlieghoogte tot waar de ILT de afwijkingen van de vertekroutes controleert en handhaaft.

Wat is gecontroleerd?

Met het vliegtuigvolg- en uitluistersysteem Casper Noise worden controles uitgeoefend op het correct vliegen van de geldende vertekroutes.

Wat zijn de resultaten?

De ILT heeft in het gebruiksjaar 2021 in totaal 76 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3.000 voet van een vertekroute zijn afgeweken. Enkele hiervan (2) waren vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) zijn onderzocht.

Het onderzoek van de ILT heeft als resultaat dat in geen van de onderzochte gevallen een vliegtuig zonder geldige reden van de vertekroute is afgeweken. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van LVNL, met name in verband met ander vliegverkeer in de nabijheid van RTHA en weersomstandigheden.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Januari 2022