



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2021-2022





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

## **Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2021-2022**

Datum 2 juni 2022



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport  
Toezicht milieu  
Toezicht en Opsporing

Kingsfordweg 1, Amsterdam  
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@inspectieLenT](https://twitter.com/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 en valschermvluchten—13
  - 3.3 Militair gebruik—15
  - 3.4 Signalen uit de omgeving—15
- 4 Geluidsnormen—16**
- 5 Vertrekroutes—18**





## Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder Groningen Airport Eelde (GAE), gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor GAE aanvullende regels voor het gebruik van de vertrekroutes. Die regels zijn ingesteld, zodat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of GAE en de partijen die daar vluchten uitvoeren, zich aan de geluidsnormen en regels houden. Gebeurt dat niet, dan kan de ILT maatregelen, dwangsommen of boetes opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar van GAE (de periode van 12 maanden tussen 1 april tot en met 31 maart) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage gaat over de periode 1 april 2021 tot en met 31 maart 2022.

Uit de handhavingsrapportage blijkt dat in dit gebruiksjaar de coronapandemie opnieuw van grote invloed is geweest op het aantal vliegtuigbewegingen op GAE. De gevolgen hiervan zijn vooral zichtbaar bij de berekende geluidbelasting in de handhavingpunten, het aantal vluchten buiten openingstijden en een terugval in groot commercieel verkeer. Deze bijzondere situatie zorgt ervoor dat de resultaten lijken op die van gebruiksjaar 2020-2021 en sterk afwijken van de resultaten voor het gebruiksjaar 2019-2020.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingpunten zijn niet overschreden.
2. Op de luchthaven waren in totaal 136 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Onderzoek hiervan heeft uitgewezen dat deze vluchten vallen in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Hierdoor zijn er op dit onderwerp geen onrechtmatigheden geconstateerd.
3. Bij circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) heeft de ILT 2 klachten ontvangen, hierbij is onderzocht of in strijd met de Omzettingsregeling is gehandeld. Bij beide vluchten heeft de ILT een overtreding vastgesteld. De betrokken vlietschool en de buitenlandse luchtvaartmaatschappij die deze overtredingen begingen, hebben een waarschuwingsbrief ontvangen.
4. Bij parachutevluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 56 uitgevoerd. Bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten constateerde de ILT geen onrechtmatigheden.
6. De ILT onderzocht 64 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, door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. Er was voor de ILT geen noodzaak om te handhaven.

# 1 Inleiding

## 1.1 Wetgeving en handhaving

Het wettelijk milieukader voor Groningen Airport Eelde (GAE) bestaat uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde (hierna: 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 zich houden aan de vertrekroutes. Deze staan in de *'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014 (hierna: Beleidsregel).

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of GAE en de partijen die daar vluchten uitvoeren, zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT onder andere gebruik van gegevens die GAE zelf levert (zie hoofdstuk 2). In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens GAE 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.

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes 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 de overige milieuregels voor GAE te controleren.

Als GAE of partijen die vluchten op GAE 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 GAE gaat over het gebruiksjaar 2021-2022. Dit gebruiksjaar begint op 1 april 2021 en eindigt op 31 maart 2022. De rapportage gaat dus over een periode waarin de uitbraak van het coronavirus in Nederland plaatsvond en het kabinet daar noodmaatregelen voor trof.

## 2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT?

Bij de uitvoering van het milieutoezicht op GAE 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 GAE betekent dit dat zij bij de ILT informatie aanlevert over:

- de geluidbelasting in de vier  $L_{den}$  handhavingpunten (zie hoofdstuk 4);
- het aantal bewegingen met militaire les- en transportvliegtuigen en militaire helikopters;
- 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 zo nodig af te dwingen. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT van deze bevoegdheid geen gebruikgemaakt.

### *2. Informatie afkomstig uit eigen ILT-informatiebronnen*

Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT ook over eigen informatiebronnen. De belangrijkste is het vliegtuigvolgsysteem Casper Noise. Ook wordt er gebruik gemaakt van 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 en 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 gebruikmaken;
- de uitvoering van circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) en de uitvoering van vluchten voor parachutespringen (valschermspringen);
- de uitvoering van militaire vluchten op de luchthaven.

De volgende paragrafen beschrijven de resultaten van het toezicht.

### 3.1 Openstelling luchthaven

*Wat zijn de regels?*

Artikel 4, eerste lid, van de Omzettingsregeling beschrijft de gebruiksbeperkingen van de luchthaven. Er staat op welke dagen, binnen welke tijdsperioden en voor welke banen het gebruik van de luchthaven niet is toegestaan:

- a. Van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23:00 tot 06:30 uur: banen 23-05 en 19-01.
- b. Op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23:00 tot 07:30 uur: banen 23-05 en 19-01.
- c. In de periode, niet zijnde de daglichtperiode: baan 19-01.

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

In het derde 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 luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden.

In het vierde 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: een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen.

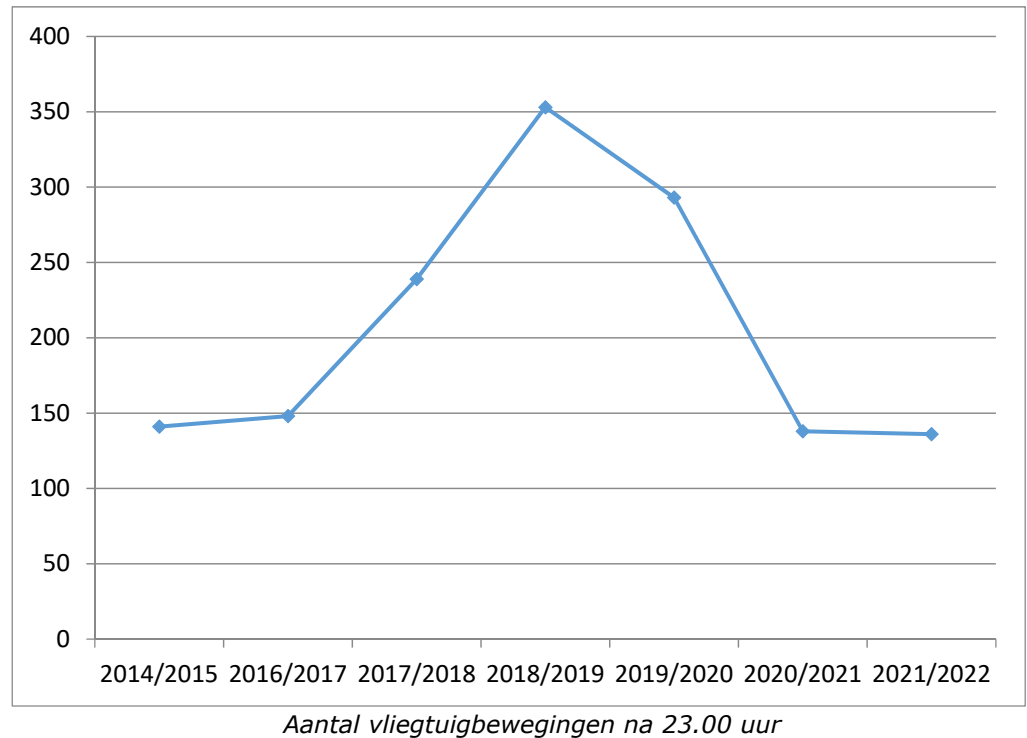
*Wat is onderzocht?*

De ILT controleert alle vluchten buiten openingstijden.

*Wat zijn de resultaten?*

In het gebruiksjaar 2021-2022 vonden op GAE 136 vliegtuigbewegingen plaats na 23:00 uur. Al deze vluchten vallen in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Deze vluchten zijn op grond van artikel 4, tweede lid uitgezonderd van de regels voor de openingstijden. De exploitant heeft al deze vluchten aan de ILT gerapporteerd en die heeft ze onderzocht en geanalyseerd.

Van deze 136 vluchten betroffen er 116 met de ANWB Lifeline/Traumahelikopers en 20 medische vluchten (orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team). De ILT heeft controles uitgevoerd op de correctheid van de vluchtgegevens die door de luchthaven over de vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten zijn verschaft. Hierbij zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.



In de gebruiks jaren 2016-2017 tot 2018-2019 vertoonde het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur een stijgende lijn. Die stijgende lijn heeft zich in de gebruiks jaren 2019-2020, 2020-2021 en 2021-2022 niet verder voortgezet. In het gebruiksjaar 2021-2022 is het aantal bewegingen na 23:00 uur vrijwel constant gebleven.

### 3.2 Circuitvluchten en valschermvluchten

*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 het 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 geluidshinder bij omwonenden. Vandaar dat aan circuitvluchten beperkingen zijn opgelegd ten aanzien van 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 2021-2022 heeft de ILT twee klachten over circuitvluchten ontvangen. De ILT heeft bij deze vluchten onderzocht of hierbij in strijd met de Omzettingsregeling is gehandeld.

De eerste onderzochte vlucht betrof een trainingsvlucht die op een officiële feestdag circuitvluchten heeft gemaakt in het circuitgebied bij GAE.

Bij deze vlucht heeft de ILT vastgesteld dat de in de Omzettingsregeling genoemde tijdslijmieten inderdaad zijn overschreden.

Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5, eerste lid van de Omzettingsregeling.

De betrokken vliegschool en de vlieger hebben hierover van de ILT een waarschuwingsbrief ontvangen.

De tweede onderzochte vlucht betrof een trainingsvlucht van een straalvliegtuig van een buitenlandse luchtvaartmaatschappij die een circuitvlucht heeft uitgevoerd bij GAE.

Volgens de Omzettingsregeling is het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- dan wel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen verboden.

Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5, tweede lid van de Omzettingsregeling.

De betrokken luchtvaartmaatschappij heeft hierover van de ILT een waarschuwingsbrief ontvangen.

#### *Wat zijn parachutespringvluchten?*

GAE is één van de locaties in Nederland waar het parachutespringen kan worden beoefend. Ondanks het feit dat ook een vliegtuig met parachutespringers een minimum vlieghoogte moet hanteren, kan het rondcirkelen en het herhaaldelijk karakter van parachutespringvluchten boven hetzelfde gebied, in combinatie met het geluidskarakter van het gebruikte vliegtuig, aanleiding geven tot geluidshinder. Vandaar dat de Omzettingsregeling beperkingen oplegt aan parachutespringvluchten (officieel: vluchten met het doel valschermspringen te beoefenen).

#### *Wat zijn de regels?*

In artikel 5 van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen en binnen welke tijdsperiodes valschermsvluchten verboden zijn.

#### *Wat is onderzocht?*

De luchthaven levert de ILT informatie aan over dagen en tijdstippen waarop parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden. De ILT kan steekproefsgewijs eigen onderzoek doen naar momenten waarop parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden. Daarnaast kan de ILT aanvullende informatie opvragen bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE. Ten slotte toetst de ILT de verkregen informatie aan de regels voor parachutespringvluchten.

*Wat zijn de resultaten?*

Uit de gegevens van de exploitant blijkt dat er in gebruiksjaar 2021-2022 geen parachutespringvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden. Van het Meldingenloket vliegverkeer GAE zijn geen klachten ontvangen die te maken hebben met valschermspringen buiten de toegestane tijden. Ook na eigen onderzoek naar parachutespringvluchten in de omgeving van de luchthaven stelde de ILT vast dat er geen ongeoorloofde parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden.

### **3.3 Militair gebruik**

Incidenteel gebruik van de luchthaven door militair vliegverkeer is toegestaan. In artikel 6, eerste lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat humanitaire dan wel operationeel noodzakelijke vluchten door militaire les- en transportvliegtuigen alsmede militaire helikopters, tot een maximum van 400 bewegingen per gebruiksjaar zijn toestaan.

In artikel 6, tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat militaire les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen, dan wel vliegtuigen van meer dan 6.000 kg, anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, bedoeld in het eerste lid, niet zijn toegestaan.

#### **Resultaten**

Uit de gegevens van GAE blijkt dat in totaal 56 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, zoals bedoeld in artikel 6 eerste lid. Dit valt ruim binnen het toegestane maximum van 400 militaire bewegingen.

Op de gerapporteerde militaire vluchten in het havenregister heeft de ILT steekproefsgewijs controles uitgevoerd met het Casper Noise vliegtuigvolg- en uitluistersysteem. Dat waren controles op de juistheid van de vluchtgegevens die de exploitant over de militaire vluchten heeft verschaft. Bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten constateerde de ILT geen onrechtmatigheden.

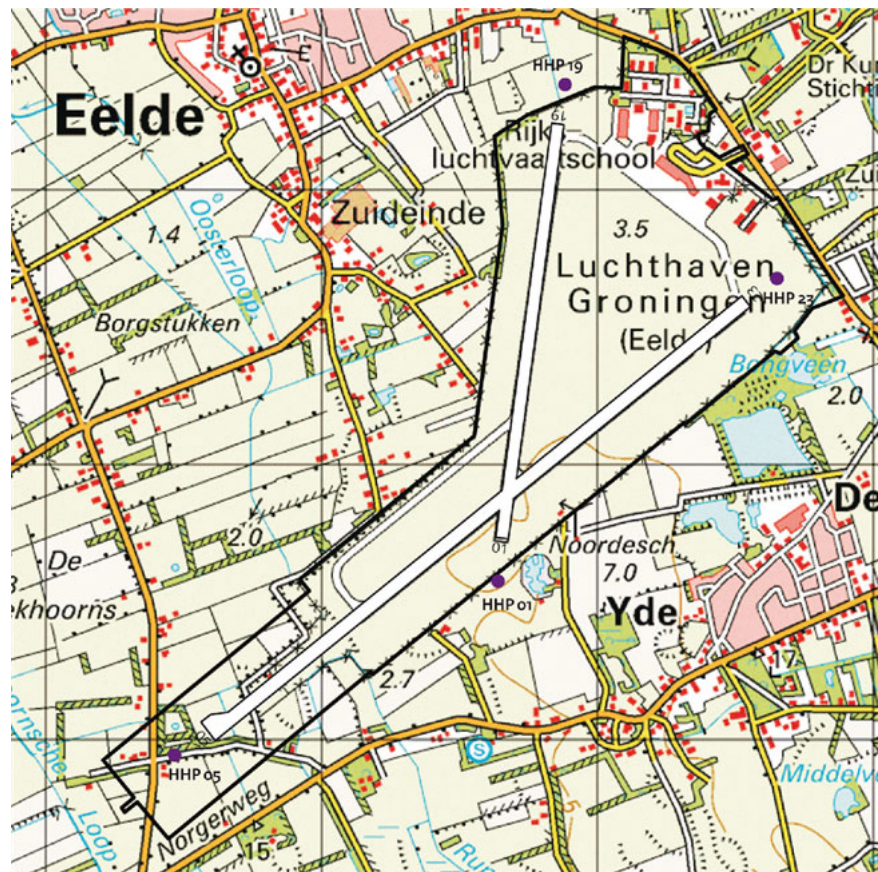
### **3.4 Signalen uit de omgeving**

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 Meldingenloket vliegverkeer GAE en klachten en meldingen die via het ILT Loket van de ILT binnenkomen. De ILT heeft deze signalen onderzocht. Hieruit zijn in dit gebruiksjaar geen 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 4 vastgestelde locaties in de omgeving van de luchthaven, de ( $L_{den}$ ) handhavingspunten. Voor al deze 4 handhavingspunten zijn grenswaarden bepaald. De ligging van de 4 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 geluidrukniveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A).



Handhavingspunten  $L_{den}$  Groningen Airport Eelde

De berekende feitelijke geluidbelasting in de 4 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  $L_{den}$ -tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningsstelsel aan de luchthaven ter beschikking gesteld. Een technisch adviesbureau onderhoudt en beheert de  $L_{den}$ -tool in opdracht van IenW. De  $L_{den}$ -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. Ten slotte toetst de ILT de berekende feitelijke geluidbelasting in de 4 handhavingspunten aan de grenswaarde in die punten.

#### *Wat zijn de resultaten?*

De onderstaande tabel toont de grenswaarden en de feitelijke geluidbelasting in de handhavingspunten (HH Pt.) van 1 april 2021 tot en met 31 maart 2022.

HH Pt.	Locatie	Grenswaar de $L_{den}$ in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting $L_{den}$ in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2020-2021
05	Baankop 05	65,07	62,10	50,47%	-30,63%
23	Baankop 23	70,82	64,37	22,65%	+11,43%
01	Baankop 01	51,82	-	0,00%	0,00%
19	Baankop 19	47,32	-	0,00%	0,00%

(GAE gebruikt één baan – waaraan de handhavingspunten 01 en 19 liggen – sinds september 2017 alleen nog als taxibaan.)

Uit deze tabel blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de 4  $L_{den}$  handhavingspunten niet zijn overschreden. Bij alle handhavingspunten was de geluidbelasting ruim onder de norm.

Grenswaarden begrenzen de geluidruimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom "Percentage capaciteitsverbruik" geeft aan hoeveel van die geluidruimte in dat jaar is verbruikt. Voor alle handhavingspunten is dit percentage ruim onder 100%.

#### *Wat valt op in dit gebruiksjaar?*

Het capaciteitsgebruik was het hoogst in handhavingspunt 05, met 50,47% van de norm. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2020-2021 is het capaciteitsverbruik in handhavingspunt 05 met 30,63% gedaald.

In handhavingspunt 23 is het capaciteitsverbruik met 11,43% gestegen ten opzichte van gebruiksjaar 2020-2021 naar 22,65% van de norm.

Ondanks de coronapandemie en een terugval in groot commercieel verkeer is het totale aantal vliegtuigbewegingen op GAE in gebruiksjaar 2021-2022 in totaal met ongeveer 43% gestegen ten opzichte van gebruiksjaar 2020-2021, naar ongeveer 59.000 bewegingen.

De belangrijkste reden van die stijging is gelegen in de toename van het lesverkeer op GAE. Dit lesverkeer nam toe van omstreeks 27.000 bewegingen in gebruiksjaar 2020-2021 naar 43.000 bewegingen in gebruiksjaar 2021-2022.

## 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 is 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 gemedend. Door het toepassen van tolerantiegebieden wordt de bandbreedte van de vertekroute 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 vertekroute te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Gezagvoerders die zonder geldige reden afwijken van de hun opgedragen vertekroute 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 vertekroutes. De ILT kan met dit systeem ook de radiotelefonie-communicatie tussen de plaatselijke verkeersleiding en de gezagvoerders van vliegtuigen van GAE raadplegen.

### *Wat zijn de resultaten?*

In dit gebruiksjaar onderzocht de ILT 64 vluchten die van de vertekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terechtkwamen. De ILT heeft geconstateerd dat de afwijking van de vertekroute kwam door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding, door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. In sommige gevallen was er sprake van marginale afwijkingen. Er was voor de ILT geen noodzaak om handhavend op te treden.



Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLeNT

juni 2022