



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2020-2021



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2020-2021

Datum 21 juni 2021

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
[@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—14
- 3.4 Signalen uit de omgeving—15

4 Geluidsnormen—17

5 Vertrekroutes—19

Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Zo ook voor Groningen Airport Eelde (GAE). Daarnaast zijn er regels die gaan over het gebruik van de vertrekroutes. Dit om te bereiken dat vliegtuigen zo min mogelijk over bewoond gebied vliegen. 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 stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze rapportage gaat over GAE in de periode 1 april 2020 tot en met 31 maart 2021.

Uit de handhavingsrapportage blijkt dat de coronacrisis en de coronamaatregelen die de regering in 2020 genomen heeft, van grote invloed zijn op het aantal vliegtuigbewegingen op GAE. De gevolgen hiervan voor het gebruiksjaar 2020-2021 zijn met name zichtbaar bij de berekende geluidbelasting in handhavingspunten, het aantal vluchten buiten openingstijden en het aantal militaire vluchten. Deze bijzondere situatie zorgt ervoor dat de resultaten voor het gebruiksjaar 2020-2021 sterk afwijken van de resultaten voor het gebruiksjaar 2019-2020.

Belangrijkste resultaten en acties:

1. De luchthaven heeft de milieugegevens op tijd, volledig en compleet aangeleverd.
2. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
3. Op de luchthaven waren in totaal 138 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Al 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. In de periode 2016 tot 2019 vertoonde het aantal vliegtuigbewegingen na 23.00 uur een stijgende lijn. Die stijgende lijn heeft zich sinds gebruiksjaar 2019-2020 niet voortgezet. In gebruiksjaar 2019-2020 en 2020-2021 lijkt het aantal bewegingen na 23:00 uur weer een dalende trend aan te nemen. De oorzaak van de daling in gebruiksjaar 2020-2021 schrijft ILT toe aan de coronacrisis.
4. Bij circuitvluchten en parachutenvluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 18 uitgevoerd. Bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten constateerde de ILT geen onrechtmatigheden.
6. De ILT onderzocht 31 vluchten die van de vertrekroutes afweken. 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.

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: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. 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. De ILT maakt veelal gebruik van gegevens die GAE zelf levert (zie hoofdstuk 2). In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens GAE moet leveren en binnen welke termijn. Ook schrijft de Regeling burgerluchthavens voor hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en de kwaliteitseisen.

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van Casper Noise. Dat is een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. De ILT 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 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, respectievelijk 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 2020-2021. Dit gebruiksjaar begint op 1 april 2020 en eindigt op 31 maart 2021. De rapportage heeft dus betrekking op 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 betreft 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 gebruiksjaar 2020-2021 heeft de ILT van deze bevoegdheid geen gebruik hoeven maken.

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 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 gebruik maken;
- de uitvoering van circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) en de uitvoering van vluchten voor parachutespringen (valschermspringen);
- militair medegebruik.

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.

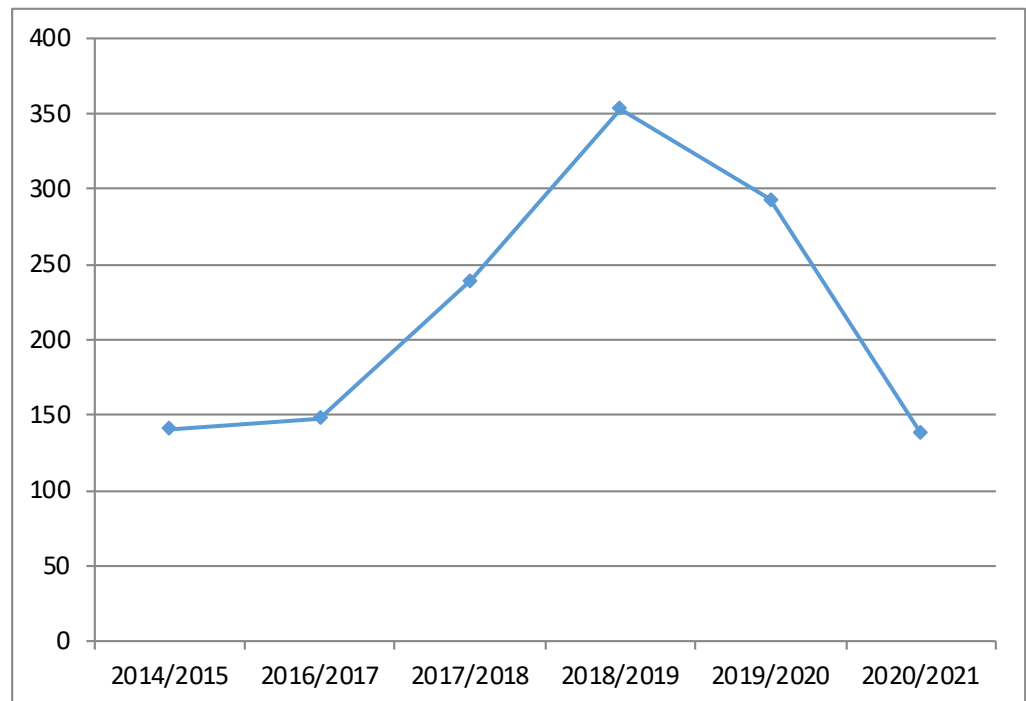
Wat is onderzocht?

De ILT controleert alle vluchten buiten openingstijden.

Wat zijn de resultaten?

In het gebruiksjaar 2020-2021 vonden op GAE 138 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 138 vluchten betroffen er 120 met de ANWB Lifeline/Traumahelikopers en 18 medische vluchten (orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team). De ILT heeft controles uitgevoerd op de correctheid van de vluchtgegevens welke door de luchthaven over de vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten zijn verschaft. Hierbij zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.



Aantal vliegtuigbewegingen na 23.00 uur

In de gebruiksjaren 2016-2017 tot 2018-2019 vertoonde het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur een stijgende lijn. Die stijgende lijn heeft zich in gebruiksjaren 2019-2020 en 2020-2021 niet verder voortgezet. In gebruiksjaar 2019-2020 en 2020-2021 lijkt het aantal bewegingen na 23:00 uur weer een dalende trend aan te nemen.

De oorzaak van de daling in gebruiksjaar 2020-2021 schrijft de inspectie toe aan de coronacrisis.

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 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?

De ILT heeft in gebruiksjaar 2020-2021 geen inspecties uitgevoerd op circuitvluchten buiten de toegestane tijdstippen en/of met vliegtuigtypen die niet zijn toegestaan. Reden hiervoor is het feit dat de ILT al vele jaren geen onrechtmatigheden aantreft bij het toezicht op ongeoorloofde circuitvluchten. De regels voor circuitvluchten worden goed nageleefd. Hierdoor kan de ILT dit toezicht een lage prioriteit geven.

Bij één circuitvlucht heeft de inspectie extra aanvullend onderzoek gedaan naar aanleiding van een handhavingsverzoek. Bij deze vlucht heeft de inspectie vastgesteld dat de in de Omzettingsregeling genoemde tijdslimieten niet zijn overschreden. Hierdoor is er geen sprake van een overtreding.

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 tijdsperioden valschermvluchten verboden zijn.

Wat is onderzocht?

De luchthaven levert de ILT informatie aan over dagen en tijdstippen waarop parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden. ILT kan steekproefsgewijs eigen onderzoek doen naar momenten waarop parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden. Daarnaast kan de ILT aanvullende informatie opvragen bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE. Tenslotte 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 2020-2021 geen parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden op de luchthaven. 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 toegestaan.

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 18 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.

Ten opzichte van de voorgaande gebruiksjaren ziet de ILT een daling van het militair vliegverkeer. De oorzaak van de daling in gebruiksjaar 2020-2021 schrijft de inspectie toe aan de coronacrisis.

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 GAE. In de periode waarover deze rapportage gaat kreeg het volgende de nodige aandacht.

Op 16 december 2020 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan in een hoger beroep. Dit hoger beroep ging over een handhaving-verzoek van een belanghebbende bij GAE. Deze belanghebbende verzocht de ILT handhavend op te treden tegen een aantal vermeende overtredingen van de Omzettingsregeling GAE in verband met geluidoverlast. Na een afwijzing van de ILT en na het daaropvolgend bezwaar- en beroepsproces werd het finale oordeel over de vermeende overtredingen voorgelegd aan de Raad van State. Deze heeft de belanghebbende voor één specifiek onderdeel in het gelijk gesteld. Dat ene specifieke onderdeel gaat over de interpretatie van de regels over de openstelling van de luchthaven.

Het komt erop neer dat al het mogelijke gebruik van de startbaan pas ná openingstijd mag plaatsvinden. Dat wil zeggen het taxiën over de startbaan naar de startpositie, het opstartproces op de startpositie enz. Dit alles mag volgens deze uitspraak pas ná openingstijd beginnen. Bij landen in de avond geldt het tegenovergestelde. Het landende toestel moet voor sluitingstijd de landingsbaan hebben verlaten. Dit alles wijkt af van de interpretatie van de regels over openstelling van de luchthaven zoals de ILT die tot nu toe steeds heeft gehanteerd.

Wat speelde zich af en wat deed de ILT?

Doordat de Raad van State de belanghebbende voor bovengenoemd onderdeel in het gelijk heeft gesteld heeft de ILT opnieuw moeten beslissen op het door de belanghebbende gemaakte bezwaar. Daarbij is nagegaan of gelet op de door de Raad van State gegeven uitleg sprake was van een overtreding en welke gevolgen dit eventueel behoort te krijgen.

Rekening houdend met de uitspraak van de Raad van State moet de ILT concluderen dat er een vlucht (in ieder geval voor een deel) is uitgevoerd buiten de openingstijden zoals die volgen uit artikel 4 van de Omzettingsregeling.

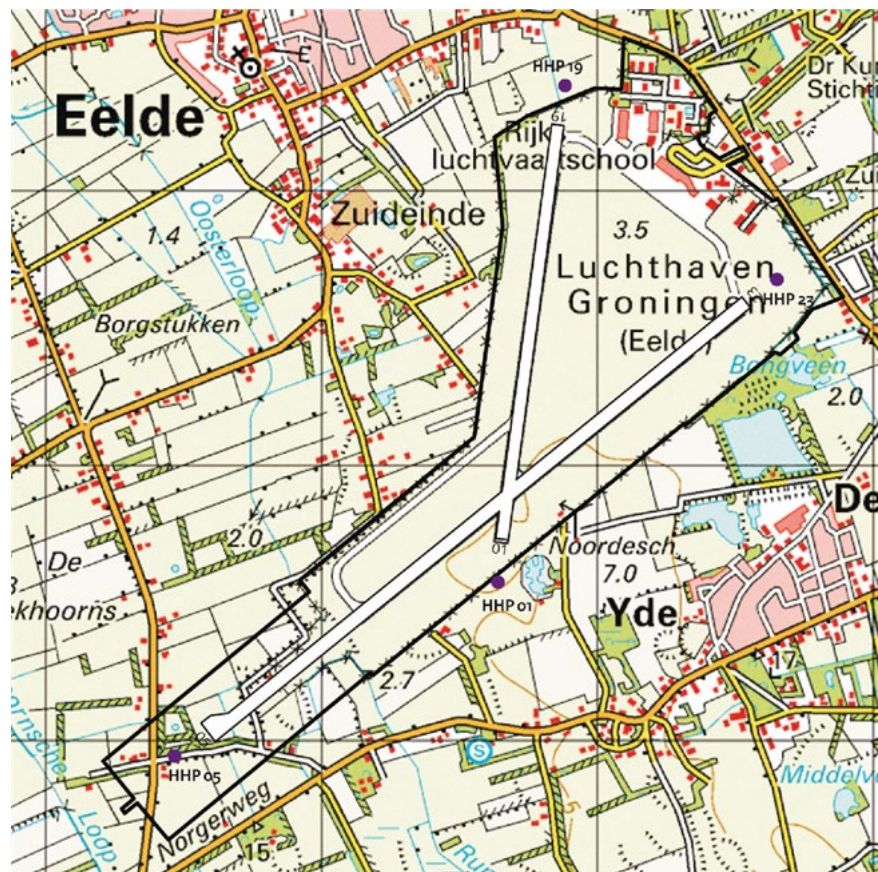
Conform de uitspraak van de Raad van State heeft de luchthaven daarmee niet gehandeld in overeenstemming met artikel 4 van de Omzettingsregeling. De ILT is van oordeel dat in dit geval een waarschuwing volstaat. Een andere interventie zoals opgenomen in de Landelijke handhavingstrategie (LHS) is op dit moment, gelet op de ernst van de geconstateerde overtreding, niet van toepassing.

Hierbij is mede in aanmerking genomen dat de werkwijze die GAE toepaste om hiermee het genoemde artikel na te leven, tot aan de bovengenoemde uitspraak van de Raad van State werd onderschreven door de ILT.

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 één jaar) mag een vastgestelde grenswaarde niet overschrijden. Deze jaartotalen worden berekend voor vier vastgestelde locaties in de omgeving van de luchthaven, de (L_{den}) handhavingpunten. Voor al deze vier handhavingpunten zijn grenswaarden bepaald. De ligging van de vier handhavingpunten en de grenswaarden in die punten zijn wettelijk vastgelegd in de Omzettingsregeling.



Handhavingpunten L_{den} Groningen Airport Eelde

De berekende feitelijke geluidbelasting in de vier handhavingpunten 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 geluidberekeningsysteem 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. Tenslotte toetst de ILT de berekende feitelijke geluidbelasting in de vier 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 2020 t/m 31 maart 2021.

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde Lden in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting Lden in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2019-2020
05	Baankop 05	65,07	64,16	81,10%	+20,01%
23	Baankop 23	70,82	61,32	11,22%	-19,19%
01	Baankop 01	51,82	-	0,00%	-0,04%
19	Baankop 19	47,32	-	0,00%	-0,08%

(Baan 19-01 sinds september 2017 alleen nog als taxibaan in gebruik)

Uit deze tabel blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de vier Lden handhavingspunten niet zijn overschreden.

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%.

Wat valt op in dit gebruiksjaar?

Ten opzichte van het gebruiksjaar 2019-2020 is het capaciteitsverbruik in handhavingspunt 05 gestegen en in handhavingspunt 23 gedaald. De belangrijkste reden van die stijging is gelegen in de toename van het lesverkeer op GAE. Dit lesverkeer nam toe van omstreeks 15.000 bewegingen in gebruiksjaar 2019-2020 naar 27.000 bewegingen in gebruiksjaar 2020-2021. De toename van het aantal lesbewegingen op GAE is mede het gevolg van het feit dat in 2020 de Martinair Flight Academy is gefuseerd met de KLM Flight Academy, gevestigd op GAE. De Martinair Flight Academy was tot mei 2020 gevestigd op Lelystad Airport en voerde de laatste periode vrijwel uitsluitend lesvluchten uit voor de KLM Flight Academy. Ondanks de coronacrisis is hierdoor het totale aantal vliegtuigbewegingen op GAE in gebruiksjaar 2020-2021 in totaal met ongeveer 28% gestegen ten opzichte van gebruiksjaar 2019-2020, naar ongeveer 41.000 bewegingen.

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.

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 inspectie 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 het gebruiksjaar 2020/2021 onderzocht de ILT 31 vluchten die van de vertekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht waren gekomen. De inspectie heeft één vlucht waargenomen waarbij de gezagvoerder zonder geldige reden afweek van de aan hem opgedragen vertekroute. Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 lid 3 van de Wet luchtvaart. De betrokken luchtvaartmaatschappij heeft hierover een waarschuwingsbrief ontvangen.

Bij de overige afwijkingen van een aantal SID's heeft de ILT geconstateerd dat deze vluchten afweken van de vertekroute door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding, door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

juni 2021