



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2019-2020





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

## **Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2019-2020**

Datum                      17 juni 2020



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport  
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**

<b>1</b>	<b>Inleiding—10</b>
1.1	Wetgeving en handhaving—10
1.2	Handhavingsrapportage—10
<b>2</b>	<b>Gegevenslevering: Welke informatie gebruikt de ILT?—11</b>
<b>3</b>	<b>Regels gebruik luchthaven—12</b>
3.1	Openstelling luchthaven—12
3.2	Circuitvluchten en valschermvluchten—14
3.3	Militair gebruik—15
3.4	Signalen uit de omgeving—15
<b>4</b>	<b>Geluidsnormen—17</b>
<b>5</b>	<b>Vertrekroutes—19</b>
	<b>Begrippenlijst—20</b>





## 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 regels die gaan over het gebruik van de vertrekroutes, om te bereiken dat 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 stelt de ILT een handhavingsrapport op waarin de resultaten van het toezicht staan. Dit rapport gaat over GAE in de periode 1 april 2019 – 31 maart 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 293 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Hiervan vallen 291 vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Twee vluchten waren commerciële vluchten die volgens dienstregeling eerder dan 23:00 uur hadden moeten starten of landen. Bij controle hiervan constateerde de inspectie dat deze twee vluchten onder de uitzonderingscategorieën vielen zoals opgenomen in de Omzettingsregeling, waardoor er op dit onderwerp geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd.
4. Bij circuitvluchten en parachutenvluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 89 uitgevoerd.
6. De ILT onderzocht 43 vluchten die van de vertrekroutes afweken. Deze vluchten weken van de vertrekroute af door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. De ILT heeft geen maatregelen opgelegd.

# 1 Inleiding

## 1.1 **Wetgeving en handhaving**

Het wettelijk milieukader voor Groningen Airport Eelde (GAE) wordt gevormd door 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.

De 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 (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 welke kwaliteitseisen gesteld worden.

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van Casper Noise. Dat is een systeem dat exact kan bepalen waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. De ILT kan 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 gegevens van 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 2019-2020 en beslaat de periode 1 april 2019 tot en met 31 maart 2020. De rapportage heeft dus betrekking op een periode die grotendeels lag voor de uitbraak van het coronavirus in Nederland en het treffen van noodmaatregelen door het kabinet.

## 2 Gegevenslevering: Welke informatie gebruikt de ILT?

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

- de geluidbelasting in de vier Lden handhavingspunten (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 2019–2020 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 eigen informatiebron is het vliegtuigvolgsysteem Casper Noise. Dit systeem levert de ILT informatie over uitgevoerde vluchten met bijbehorende vluchtinformatie, gevlogen routes en hoogtes, gebruikte banen, weersomstandigheden en gevoerde communicatie. Een andere bron is het luchtvaartuigenregister dat informatie levert over vliegtuigeigenaren. Andere informatie kan komen 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).

## 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

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.

### Resultaten

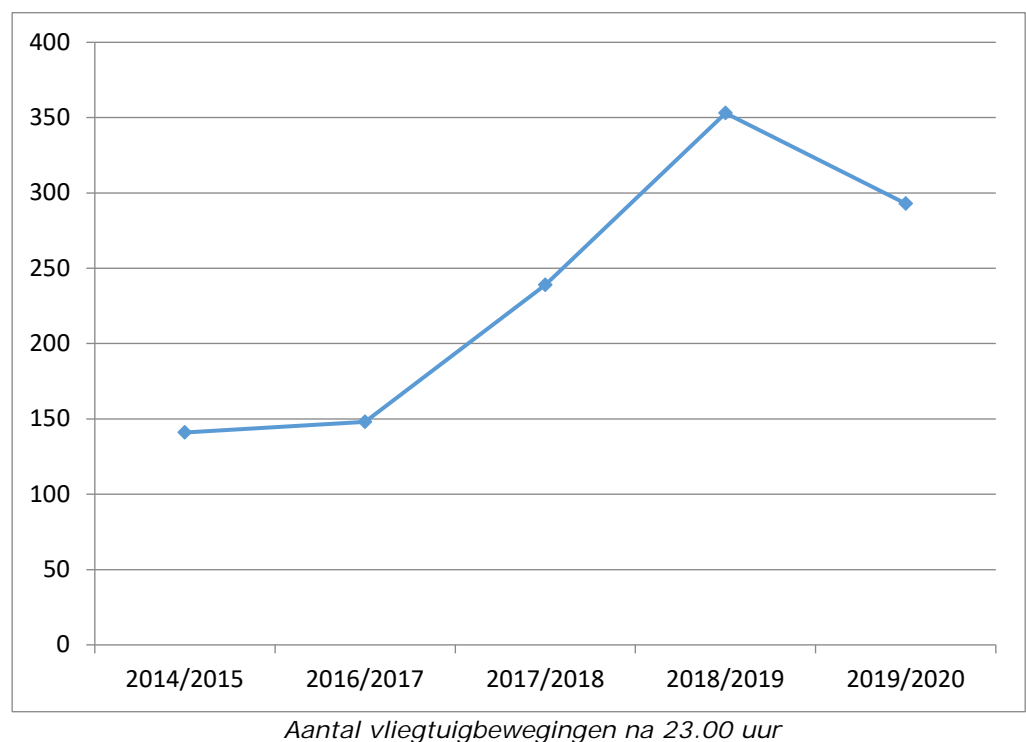
In het gebruiksjaar 2019-2020 vonden op Groningen Airport Eelde 293 vliegtuigbewegingen plaats na 23.00 uur. Hiervan vallen 291 vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Deze vluchten zijn op grond van artikel 4, tweede lid uitgezonderd van de regels voor de openingstijden.

Twee vluchten betroffen commerciële vluchten die volgens dienstregeling eerder dan 23:00 uur hadden moeten starten of landen maar waarbij er (mogelijk) sprake was van één van de in de artikel 4 derde of vierde lid genoemde uitzonderingssituaties, waardoor een start of landing na 23:00 tot uiterlijk 24:00 uur is toegestaan. De exploitant heeft al deze vluchten aan de inspectie gerapporteerd. De inspectie heeft deze vluchten onderzocht en geanalyseerd.

Van deze 291 vluchten betroffen er 248 met de ANWB Lifeline/Traumahelikopers, 42 medische vluchten (Orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team) en 1 vlucht met een Duits reddingstoestel van ADAC Luftrettung. De inspectie 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.

Van de 2 vliegtuigbewegingen met commerciële vluchten na 23.00 uur betrof de eerste vlucht een brandstoflekkage aan het toestel vlak voor vertrek, deze brandstoflekkage bleek echter zodanig beperkt dat deze valt binnen de normen voor dit luchtvaartuig. Groningen Airport Eelde heeft op basis van Artikel 4 vierde lid (een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting) van de Omzettingsregeling extensie verleend voor deze vlucht. De luchthaven heeft voor deze vlucht gehandeld in overeenstemming met de Omzettingsregeling. Bij de tweede vlucht was er sprake van mist bij de aankomstluchthaven hierdoor moest het toestel onverhoopt terugkeren naar Groningen Airport Eelde. Groningen Airport Eelde heeft op basis van Artikel 4 derde lid van de Omzettingsregeling extensie verleend voor deze vlucht. De luchthaven heeft voor deze vlucht gehandeld in overeenstemming met de Omzettingsregeling.

Bij twee vluchten heeft de inspectie extra aanvullend onderzoek gedaan naar aanleiding van een handhavingsverzoek. Bij de eerste vlucht bleek het om dezelfde vlucht te gaan waarbij de brandstoflekkage was opgetreden. Bij de tweede vlucht bleek het toestel niet buiten de gebruikstijden van de Omzettingsregeling te zijn opgestegen van de luchthaven. De inspectie heeft naar aanleiding van deze onderzoeken geen overtreding vast kunnen stellen.



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 gebruiksjaar 2019-2020 niet verder voortgezet. In gebruiksjaar 2019-2020 lijkt het aantal bewegingen na 23:00 uur weer een dalende trend aan te nemen.

De oorzaak van de hernieuwde daling in gebruiksjaar 2019-2020 schrijft de inspectie toe aan de verhoogde aandacht van de omgeving voor dit onderwerp.

### **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 geluidhinder bij omwonenden. Vandaar dat aan circuitvluchten beperkingen zijn opgelegd op welke dagen en binnen welke tijdstippen dit is toegestaan. Tevens 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 2019-2020 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.

*Wat zijn parachutespringvluchten?*

Groningen Airport Eelde 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 2019-2020 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 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 Groningen Airport Eelde blijkt dat in totaal 89 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 inspectie 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.

In maart 2019 (dus in het voorgaande gebruiksjaar 2018-2019) heeft de ILT een waarschuwing afgegeven aan GAE wegens het ten onrechte verlenen van een extensie voor een vlucht die buiten de openingstijden (na 23:00 uur) heeft plaatsgevonden. In november 2019 concludeerde de ILT dat er ook in een tweede geval (voor een vlucht in gebruiksjaar 2018-2019) ten onrechte een extensie is verleend. De ILT zag hierin geen aanleiding tot aanpassing van de reeds gegeven waarschuwing.

*Wat speelde zich af en wat deed de ILT?*

In de Omzettingsregeling van Groningen Airport Eelde staan naast de openingstijden van de luchthaven een aantal uitzonderingssituaties (De extensieregeling) voor commerciële vluchten, waardoor een start of landing na 23:00 tot uiterlijk 24:00 uur is toegestaan.

In de Omzettingsregeling staat dat commercieel verkeer alleen mag landen tussen 23.00 en 24.00 uur als er sprake is van onverwacht vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden. Deze zin werd verschillend uitgelegd en gaf ruimte voor interpretatie.

Het verschil van interpretatie betrof met name of onverwacht vertragende omstandigheden die optreden voorafgaand aan de laatste vlucht naar GAE wel of geen legitieme reden zijn om gebruik te maken van de extensieregeling. De ILT heeft uitleg gegeven aan GAE over hoe de extensieregeling is bedoeld. Duidelijk is gemaakt dat onverwachte vertragende omstandigheden die bij vluchten eerder op de dag - en dus voorafgaand aan de betreffende laatste vlucht naar GAE - zijn opgetreden, door de ILT niet worden gezien als een gelegitimeerde grond om een landing tussen 23:00 en 24:00 uur op GAE te mogen uitvoeren. De rechter heeft in haar uitspraak in een beroepszaak van belangengroep Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde vervolgens aangegeven deze interpretatie van de extensieregeling te onderschrijven.

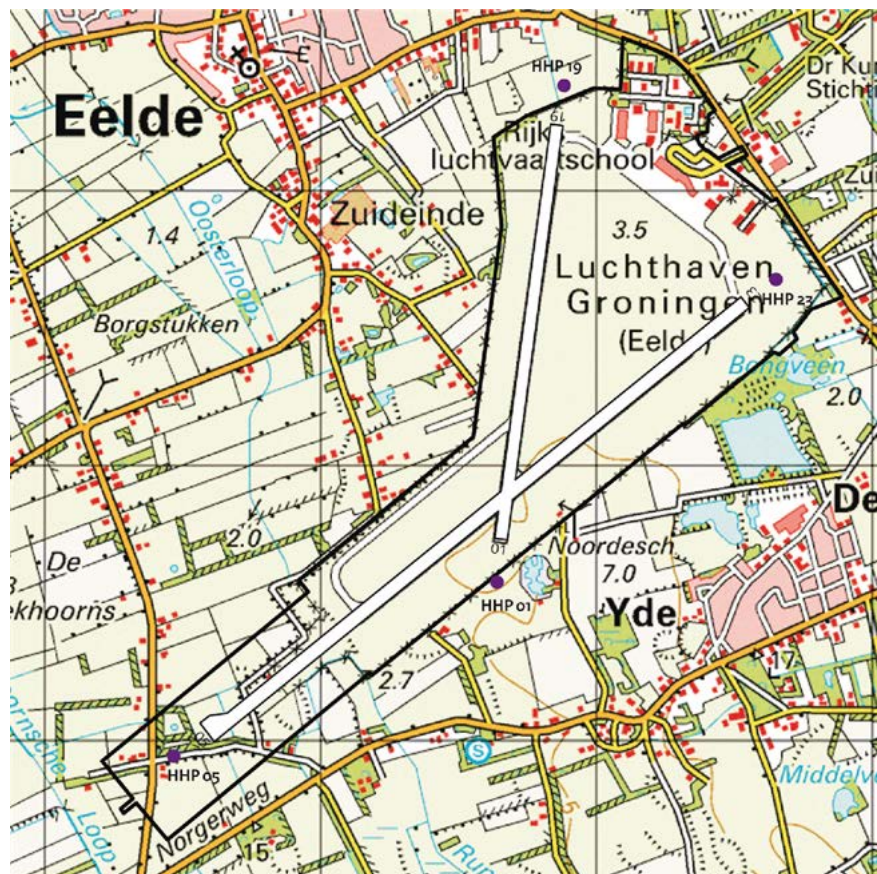
Om naleving op de lange termijn te borgen heeft de ILT aan GAE gevraagd om een plan van aanpak te maken met daarin opgenomen de te ondernemen verbeteracties om herhaling in de toekomst te voorkomen. Nadat de rechter zich had uitgesproken over de interpretatie van de extensieregeling is het plan van aanpak afgerond en definitief gemaakt.



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



Handhavingspunten  $L_{den}$  Groningen Airport Eelde

De wijze waarop de geluidbelasting berekend moet worden is ook wettelijk vastgelegd. De luchthaven moet zich houden aan deze wettelijk voorgeschreven berekeningswijze. De luchthaven krijgt bij deze taak ondersteuning van een computerapplicatie, de  $L_{den}$ -tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningssysteem gratis 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.

De berekende feitelijke geluidbelasting in de vier handhavingspunten is informatie die de luchthaven verplicht moet leveren aan de ILT.

*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 2019 t/m 31 maart 2020.

HH Pt.	Locatie	Grenswaarde $L_{den}$ in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting $L_{den}$ in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik
05	Baankop 05	65,07	62,93	61,09 %
23	Baankop 23	70,82	65,65	30,41 %
01	Baankop 01	51,82	17,76	0,04 %
19	Baankop 19	47,32	16,60	0,08 %

Uit deze tabel blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de vier  $L_{den}$  handhavingspunten niet zijn overschreden.

Grenswaarden begrenzen de geluidruimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom "Percentage capaciteitsverbruik" geeft aan hoeveel van die geluidruimte in dat jaar is verbruikt.

## 5 Vertrekroutes

Met het oog op het tegengaan van vermijdbare geluidshinder door het luchtverkeer houdt de inspectie 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.

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.

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.

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 Groningen Airport Eelde raadplegen.

### **Resultaten**

In het gebruiksjaar 2019/2020 onderzocht de inspectie 43 vluchten die van de vertekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht waren gekomen. De inspectie heeft geconstateerd dat deze vluchten afweken van de vertekroute door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. De ILT heeft geen maatregelen opgelegd.

## 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.

### **dB(A)**

A-gewogen decibels. Eenheid van geluiddruk gecorrigeerd voor het menselijk gehoor.

### **DGLM**

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. Eén van de vier beleidsdirecties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### **GAE**

Groningen Airport Eelde.

### **HHP**

Handhavingspunt.

### **ILenT / ILT**

Inspectie Leefomgeving en Transport.

### **Inspectie**

Inspectie Leefomgeving en Transport, afdeling milieu, team luchtkwaliteit en emissies.

### **Lden**

Geluidrukniveau etmaalwaarde (day-evening-night) in dB(A). Dosismaat voor de geluidbelasting.

### **Lden tool**

De Lden tool is een gesloten geluidsberekeningsstelsel welke is ontwikkeld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en Adecs Airinfra BV in opdracht van het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De exploitant heeft de beschikking over deze Lden tool.

### **LVNL**

Luchtverkeersleiding Nederland.

### **Medische vlucht**

Een medische vlucht is een vlucht ten behoeve van orgaantransport, transport patiënt en transport medisch team. Als het een orgaanvlucht betreft staat er in het vluchtplan een donornummer van Eurotransplant en een aparte vermelding met "ORGN" (Orgaan) en "HOSP" (Hospital) en of er eventueel artsen in het toestel aanwezig zijn. De vermelding "HOSP" geeft aan dat het een medische vlucht betreft. Als het een transport betreft van een patiënt of medisch team staat de vermelding "HOSP" in het vluchtplan eventueel aangevuld met "DOCTORS ON BOARD", "AMBULANCE FLIGHT", "MEDICAL FLIGHT", "MEDICAL AMBULANCE FLIGHT".

**Militaire Vlucht**

Een militaire vlucht is een vlucht uitgevoerd onder militair gezag.

Detectie van militaire vluchten vindt plaats op basis van de (CBS) vluchtsoortcode, op Groningen Airport Eelde is dat code 26.

Aanvullend hierop worden vluchten toegevoegd die geen code 26 hebben, maar waarvan wel bekend is dat die registraties militaire toestellen zijn.

De registraties van de militaire toestellen worden bijgehouden in een database bestand welke wordt beheerd door Adecs Airinfra BV.

**NLR**

Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum.

**Nachtvlucht**

Een vlucht uitgevoerd in de nachtperiode

Nachtvluchten zijn relevant voor de berekening van de jaarhoeveelheid feitelijke geluidsbelasting (FGB) in de handhavingspunten.

**Nachtperiode**

De periode tussen 23:00 en 07:00 lokale tijd.

**SID**

Standaard instrument vertekroute (EN: Standard Instrument Departure).

**Valschermvlucht**

Vlucht met het doel valscherm(parachute)springers af te zetten boven een bepaald gebied.

**Vluchten buiten openingstijd**

- Een vlucht uitgevoerd tussen 23:00 en 06:30 uur op doordeweekse dagen;

- Een vlucht uitgevoerd tussen 23:00 en 07:30 op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen.

Vluchten buiten openingstijden zijn relevant voor de naleving van de wettelijke regels ten aanzien van de openingstijden van de luchthaven.

**Vliegbeweging**

Een start of een 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](http://www.ilent.nl)

@inspectieLeNT

juni 2020