Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage
Groningen Airport Eelde
Gebruiksjaar 2023-2024

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2023-2024

Datum juli 2024

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
Toezicht en Opsporing
Toezicht Milieu

Kingsfordweg 1, Amsterdam
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieLenT

Inhoud

Samenvatting—9

1 Inleiding—10
1.1 Wetgeving en handhaving—10
1.2 Handhavingsrapportage—10

2 Gegevenslevering: 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—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 vluchten uitvoeren op GAE, zich aan de geluidsnormen en regels houden. Gebeurt dat niet, dan kan de ILT een maatregel, dwangsom of boete opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar van GAE (de periode 1 april tot en met 31 maart van het daaropvolgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze rapportage gaat over de periode 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024.

Belangrijkste resultaten en acties

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
2. Op de luchthaven waren in totaal 374 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Onderzoek hiernaar 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 8 klachten ontvangen, hierbij is onderzocht of in strijd met de Omzettingsregeling en de Wet luchtvaart is gehandeld. Bij de onderzochte circuitvluchten zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.
4. Bij parachutevluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 50 uitgevoerd. Bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten constateerde de ILT geen onrechtmatigheden.
6. De ILT onderzocht 78 vluchten die van de vertrekroutes afweken. De ILT constateerde voor het correct vliegen van de vertrekprocedures 6 overtredingen. De luchtvaartmaatschappijen die deze overtredingen begingen kregen hierover een waarschuwingsbrief van de ILT.

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 handhavingspunten. 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 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.

Met de interventiematrix van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht bepaalt de ILT voor elke overtreding de meest passende interventie, met de grootst mogelijke maatschappelijke impact. Als GAE of partijen die vluchten op GAE uitvoeren zich niet aan de normen of regels houden, dan kan de ILT een maatregel, dwangsom of boete opleggen.

1.2 Handhavingsrapportage

Na afloop van ieder gebruiksjaar (1 april tot en met 31 maart van het volgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan.

Deze handhavingsrapportage GAE gaat over het gebruiksjaar 2023-2024 (1 april 2023 tot en met 31 maart 2024).

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 4 L_{den} 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 het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

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 de ILT van luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en het klachtenbureau 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);
- 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.

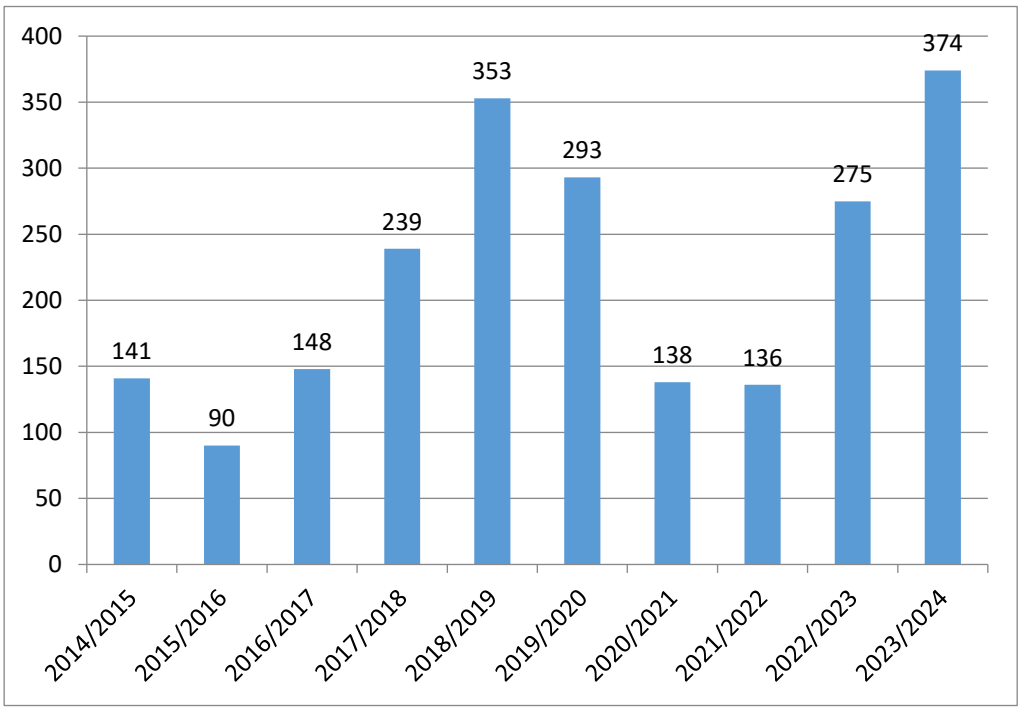
In het derde lid van dit artikel staat dat deze gebruiksbeperkingen niet gelden voor het uitvoeren van landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten landen voor zover sprake 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 2023-2024 vonden op GAE 374 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.

Deze 374 vluchten bestonden uit 322 vluchten met de ANWB Lifeline / Traumahelikopers, 48 medische vluchten (orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team) en 4 vluchten voor reddingsacties. 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.



Aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar na 23.00 uur

In de gebruiksjaren 2020-2021 en 2021-2022 nam het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur af. In het gebruiksjaar 2022-2023 en het laatste gebruiksjaar 2023-2024 is het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur weer gestegen. Het aantal vluchten na 23:00 uur is dit jaar hoger dan in voorgaande gebruiksjaren. Dit komt doordat de traumahelikopter dit jaar vaker is ingezet.

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. Het 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 en de Wet Luchtvaart.

Wat is onderzocht?
De ILT controleert en onderzoekt klachten van circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten. In gebruiksjaar 2023-2024 ontving ILT 8 klachten over circuitvluchten op GAE. Bij deze vluchten is onderzocht of hierbij in strijd met de Wet Luchtvaart en de Omzettingsregeling is gehandeld.

Bij de onderzochte klachten van circuitvluchten traden geen onrechtmatigheden op.

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 parachutespringvluchten (valschermvluchten) 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. 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 2023-2024 geen parachutespringvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden. Van het Meldingenloket vliegverkeer GAE zijn geen klachten ontvangen die te maken hebben met parachutespringvluchten 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 50 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 vliegtuigvolgsysteem. 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 komen binnen bij het ILT-loket en zijn onder te verdelen in 2 categorieën: signalen die de ILT ontvangt van het Meldingenloket vliegverkeer GAE en klachten en meldingen van omwonenden die rechtstreeks bij het ILT-loket binnenkomen. De ILT heeft deze signalen onderzocht. Naar aanleiding van deze signalen heeft de ILT in gebruiksjaar 2023-2024 handhavend opgetreden voor het overtreden van de minimale vlieghoogte door een lesvlucht.

Deze vlucht betrof een trainingsvlucht die boven de plaats Donderen en boven de plaats Ten Boer onder de minimale vlieghoogte van 1000ft (300 meter) heeft gevlogen. Boven Nederland geldt er over het algemeen een minimale vlieghoogte van 1000ft (300 meter) boven aaneengesloten bebouwing en buiten de aaneengesloten bebouwing een minimale vlieghoogte van 500ft (150 meter).

Bij de plaatsen Donderen en Ten Boer is geen laagvlieggebied actief en voor de lesvlucht is door de ILT ook geen laagvliegontheffing afgegeven. Op basis van de verklaring van de vlieginstructeur en de gevoerde radiocommunicatie is vastgesteld dat deze afwijking van de minimale vlieghoogte niet het resultaat was van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding of meteorologische condities.

Hierdoor is deze afwijking beoordeeld als een afwijking op eigen initiatief van de gezagvoerder en niet als een afwijking op grond van een instructie van de Luchtverkeersleiding Nederland of meteorologische condities.

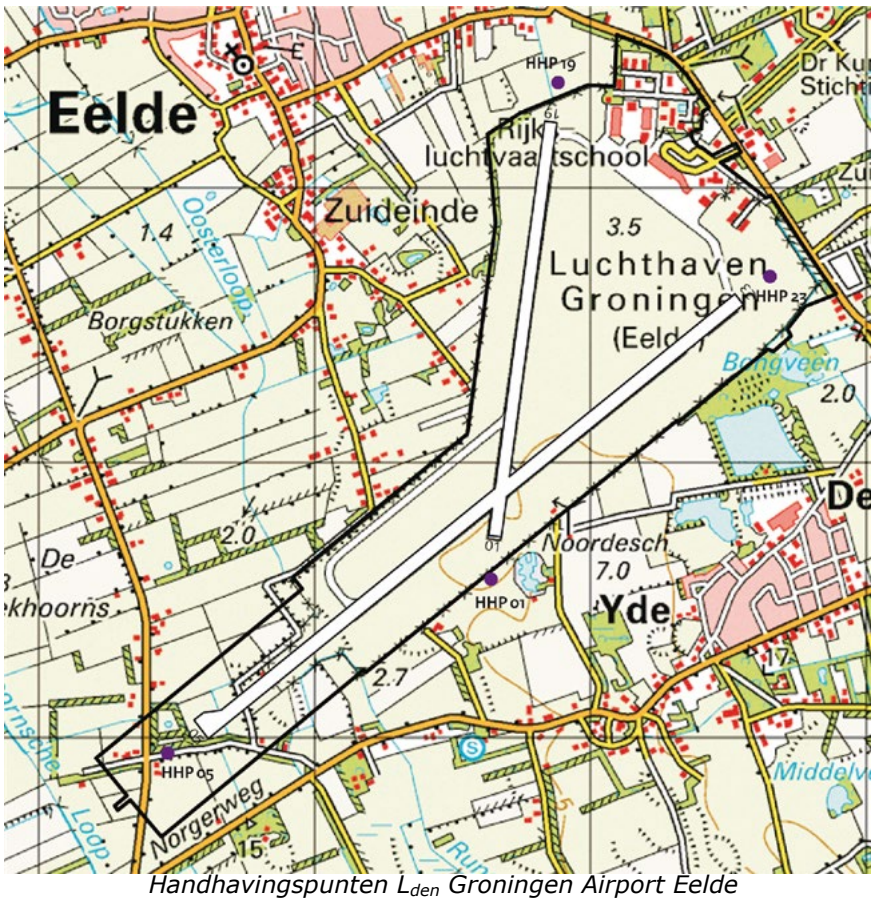
Hiermee overtrad de gezagvoerder bepaling SERA.5005 f) uit de Europese verordening 923/2012.

"SERA.5005
f) Behalve wanneer dit nodig is voor opstijgen of landen of wanneer dit toegestaan is door de bevoegde autoriteit, mag een VFR-vlucht:
1) niet over dichtbevolkte zones van steden, gemeenten of nederzettingen, noch over een openluchtbijeenkomst van personen vliegen op een hoogte van minder dan 300 m (1 000 ft) boven de hoogste hindernis in een straal van 600 m rond het luchtvaartuig;
2) niet op andere dan de onder 1) vermelde plaatsen vliegen op een hoogte van minder dan 150 m (500 ft) boven de grond of het water, of 150 m (500 ft) boven de hoogste hindernis in een straal van 150 m (500 ft) rond het luchtvaartuig."

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

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 (HHP). 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 geluiddrukniveau 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 wordt, is ook wettelijk vastgelegd. De luchthaven moet zich houden aan deze wettelijk voorgeschreven rekenwijze. De luchthaven krijgt bij deze taak ondersteuning van een computerapplicatie, de L_{den} -tool. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit geluidberekeningssyteem 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 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 (HHP) van 1 april 2023 tot en met 31 maart 2024.

HHP	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteits-verbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebr.jr. 2022-2023
05	Baankop 05	65,07	61,69	45,9%	-19,26%
23	Baankop 23	70,82	64,79	24,9%	-11,66%
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 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?
Het capaciteitsgebruik was het hoogst in handhavingspunt 05, met 45,9% van de norm. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2022-2023 is het capaciteitsverbruik in handhavingspunt 05 met 19,26% gedaald. In handhavingspunt 23 is het capaciteitsverbruik met 11,66% gedaald ten opzichte van gebruiksjaar 2022-2023 naar 24,9% van de norm.

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op GAE is in gebruiksjaar 2023-2024 iets gedaald naar ongeveer 54.000 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 handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014 (hierna: Beleidsregel).

De vertrekroutes zijn zo vastgesteld dat bebouwing zoveel mogelijk wordt gemeden. Door het toepassen van tolerantiegebieden wordt de bandbreedte van de vertrekroute beperkt en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden.

Wat zijn de regels?
Hoofdstuk 5 (artikel 5.9) van de Wet Luchtvaart verplicht gezagvoerders van vliegtuigen om bij een vlucht waaraan verkeersleiding wordt gegeven, de door de verkeersleiding opgedragen vertrekroute te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Gezagvoerders die zonder geldige reden afwijken van de hun opgedragen vertrekroute 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 vertrekroutes. 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 78 vluchten die van de vertrekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen.

De ILT heeft 6 vluchten waargenomen waarbij de gezagvoerder zonder geldige reden afweek van de aan hem opgedragen vertrekroute. Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 lid 3 van de Wet luchtvaart. De betrokken luchtvaartmaatschappijen hebben hierover een waarschuwingsbrief ontvangen.

Bij de overige afwijkingen heeft de ILT geconstateerd dat de afwijking van de vertrekroute kwam door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding, door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. In sommige gevallen was er sprake van marginale afwijkingen.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

2024