



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde

Gebruiksjaar 2024-2025



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde

Gebruiksjaar 2024-2025

Datum 28 juli 2025

Colofon

Uitgegeven door	ILT-Luchtvaartautoriteit	
	Inspectie Leefomgeving en Transport	
Postadres	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag	
Telefoon	088 489 00 00	
Website	www.ilent.nl	
X	@inspectieLenT	
Instagram	@ilt_in_beeld	

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Samenvatting.....	4
1. Inleiding	5
2. Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT- Luchtvaartautoriteit?	6
3. Regels gebruik luchthaven	7
3.1 Openstelling luchthaven.....	7
3.2 Circuitvluchten en valschermluchten	8
3.3 Militair gebruik van de luchthaven.....	10
3.4 Signalen uit de omgeving	11
4. Geluidsnormen	12
5. Vertrekroutes	15

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 om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) 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-Luchtvaartautoriteit maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar van GAE (de periode 1 april tot en met 31 maart van het daaropvolgende jaar) stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage GAE gaat over de periode 1 april 2024 tot en met 31 maart 2025. De ILT-Luchtvaartautoriteit doet hierin verslag van het toezicht op milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportage.

Belangrijkste resultaten en acties

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
2. Op de luchthaven waren in totaal 385 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. Bij het toezicht op deze vliegbewegingen zijn er geen onrechtmatigheden geconstateerd.
3. Bij circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit 6 klachten ontvangen. Hierbij is onderzocht of in strijd is gehandeld met de Omzettingsregeling en de Wet luchtvaart. Naar aanleiding van het resultaat van dit onderzoek heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit handhavend opgetreden tegen een gezagvoerder die het circuitgebied onjuist heeft gevlogen zonder een aanvullende instructie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).
4. Parachutevluchten hebben in gebruiksjaar 2024-2025 niet plaatsgevonden op GAE. Daarom heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit geen onrechtmatigheden vastgesteld rond deze vluchten.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 74 uitgevoerd. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten geen onrechtmatigheden geconstateerd.
6. De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzocht 98 vluchten die van de vertrekroutes afweken. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde 2 overtredingen van de regels voor het correct vliegen van de vertrekprocedures. De luchtvaartmaatschappijen Flexflight en Silver Cloud Air GmbH die deze overtredingen begingen kregen hierover een waarschuwingsbrief van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

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-Luchtvaartautoriteit controleert of GAE en de partijen die daar vluchten uitvoeren, zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit 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 welke kwaliteitseisen gelden.

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit gebruik van Casper Noise, een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. Ook kan de ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit Casper Noise om de overige milieuregels voor GAE te controleren.

Met de interventiematrix van de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht bepaalt de ILT-Luchtvaartautoriteit welk type interventie het beste past bij de geconstateerde overtreding. Hierbij spelen onder andere de ernst van de overtreding en het houding van de overtreder een belangrijke rol. Als GAE of partijen die vluchten op GAE uitvoeren zich niet aan de normen of regels houden, dan kan de ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten staan van het toezicht op GAE.

Deze handhavingsrapportage GAE gaat over het gebruiksjaar 2024-2025 (1 april 2024 tot en met 31 maart 2025).

2. Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT- Luchtvaartautoriteit?

Bij de uitvoering van het milieutoezicht op GAE maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit gebruik van de volgende informatie:

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken.
2. Informatie uit informatiebronnen van de ILT-Luchtvaartautoriteit.
3. Aanvullende informatie die de luchthaven verstrekt op verzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken

Dit gaat om wettelijk verplichte informatie. De luchthaven moet deze informatie aan de ILT-Luchtvaartautoriteit verstrekken zonder dat de ILT-Luchtvaartautoriteit daarom vraagt. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor GAE betekent dit dat zij bij de ILT-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit de bevoegdheid de levering van de gewenste informatie zo nodig af te dwingen. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

2. Informatie uit informatiebronnen van de ILT-Luchtvaartautoriteit

Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT-Luchtvaartautoriteit ook over eigen informatiebronnen. De belangrijkste is het vliegtuigvolgsysteem Casper Noise. Een andere bron is het luchtvaartuigregister, dat informatie levert over vliegtuigeigenaren. Ook leveren de technisch adviseurs van de geluidberekeningssoftware gegevens aan. Verder ontvangt de ILT-Luchtvaartautoriteit informatie van afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en het meldingenloket.

3. Aanvullende informatie die de luchthaven verstrekt op verzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit

Bij het analyseren en het toetsen van de informatie aan de verschillende normen kan het voorkomen dat de ILT-Luchtvaartautoriteit nog aanvullende gegevens nodig heeft over bepaalde onderwerpen of gegevens. De ILT-Luchtvaartautoriteit vraagt deze informatie dan op bij de luchthaven. De luchthaven is verplicht deze aanvullende informatie te leveren op grond van de Algemene wet bestuursrecht. De ILT-Luchtvaartautoriteit 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 in 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 landingen van commerciële vluchten tussen 23:00 uur en 24:00 uur 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 van commerciële vluchten tussen 23:00 uur en 24:00 uur, die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van een technische storing van het luchtvaartuig of van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen.

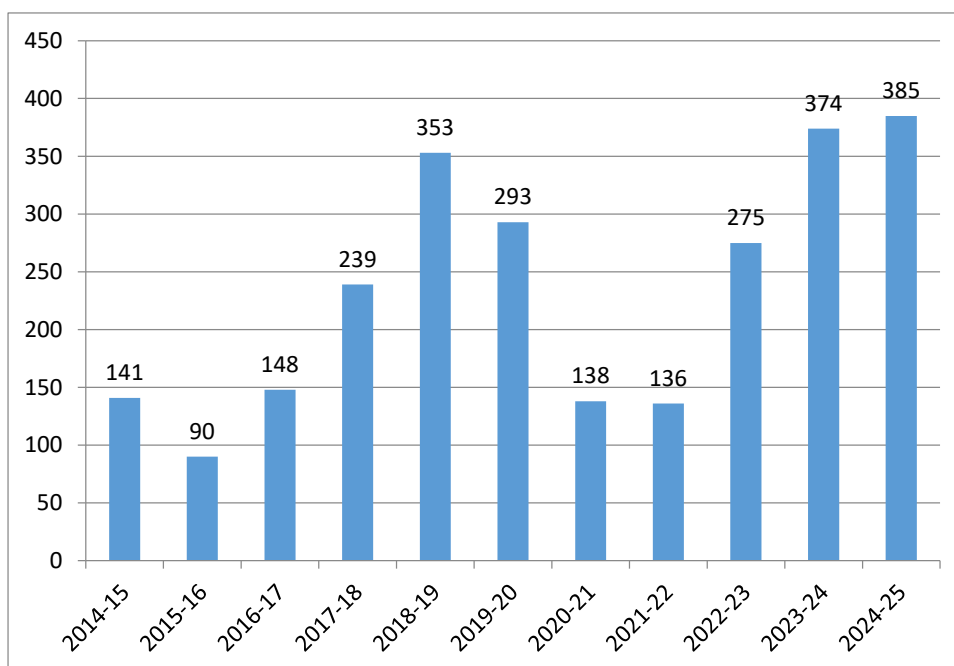
Wat is onderzocht?

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert alle vluchten buiten openingstijden.

Wat zijn de resultaten?

In het gebruiksjaar 2024-2025 vonden op GAE 385 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-Luchtvaartautoriteit gerapporteerd en die heeft ze onderzocht en geanalyseerd. Deze 385 vluchten bestonden uit 353 vluchten van de ANWB Lifeline/Traumahelikopers en 32 medische vluchten (orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team). De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft controles uitgevoerd op de correctheid van de vluchtgegevens die de luchthaven over de vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten heeft verschaft. Hierbij zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.

Figuur 1: Aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar na 23:00 uur



Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit

In de gebruiksjaar 2020-2021 en 2021-2022 nam het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur af. In de gebruiksjaar 2022-2023 tot en met 2024-2025 steeg het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur weer. Het aantal vluchten na 23:00 uur is in deze gebruiksjaar hoger omdat de traumahelikopter 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 geoefend met landen en opstijgen. Na het opstijgen en het bereiken van een minimumhoogte draait het vliegtuig direct om, waarna de landing weer wordt geoefend. De landing wordt echter niet doorgezet. Het toestel raakt de landingsbaan aan en stijgt weer op om zo de hele cyclus te herhalen. Dit kan vele keren achter elkaar gebeuren. Het herhaalde karakter van circuitvluchten boven hetzelfde gebied kan aanleiding geven tot geluidshinder bij omwonenden. Vandaar dat aan circuitvluchten beperkingen zijn opgelegd voor wat betreft de dagen en binnen welke tijdstippen deze vluchten uitgevoerd mogen worden. 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-Luchtvaartautoriteit controleert en onderzoekt klachten die te maken hebben met circuitvluchten. In gebruiksjaar 2024-2025 ontving de ILT-Luchtvaartautoriteit 6 klachten over circuitvluchten op GAE. Er is onderzocht of in deze gevallen in strijd is gehandeld met de Wet Luchtvaart en de Omzettingsregeling.

Naar aanleiding van deze onderzochte circuitvluchten heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit handhavend opgetreden tegen een gezagvoerder die het circuitgebied onjuist heeft gevlogen. De gezagvoerder heeft bij het maken van de circuits vervroegd ingedraaid, waardoor deze gezagvoerder boven de aaneengesloten bebouwing van de plaats Yde heeft gevlogen.

Op basis van de uitgeluisterde radiotelefonie en de verklaring van de gezagvoerder heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit vastgesteld dat deze afwijkingen van het circuitgebied plaatsvonden op eigen initiatief van de gezagvoerder en niet op basis van een aanvullende instructie van de Luchtverkeersleiding Nederland.

Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 derde lid van de Wet luchtvaart:

“De gezagvoerder komt de door de verlener van luchtverkeersleidingsdiensten gegeven voorwaarden van de verklaring na. Van de voorwaarden bedoeld in de eerste volzin mag slechts worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken. Een afwijking wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken verlener van luchtverkeersleidingsdiensten.”

Daarnaast heeft de gezagvoerder onvoldoende rekening gehouden met het in het circuitgebied aangegeven ‘area to be avoided’ (te vermijden gebied) zoals is vastgelegd in de Aeronautical Information Publication (AIP). De in het circuitgebied aangegeven areas to be avoided moeten zoveel mogelijk door de vlieger worden vermeden.

De betrokken gezagvoerder heeft hierover van de ILT-Luchtvaartautoriteit een waarschuwingsbrief ontvangen.

Een van de klachten over circuitvluchten betrof een handhavingsverzoek van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) over 3 vluchten van een vliegschool in het circuitgebied van GAE.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft deze lesvluchten individueel onderzocht in het vliegtuigvolgstelsel en heeft de radiotelefonie uitgeluisterd. Hierbij werd vastgesteld dat er geen sprake was van een overtreding van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde en van bepaling SERA.5005 f) van de Europese verordening 923/2012. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft voor deze vluchten niet handhavend opgetreden.

Wat zijn parachutespringvluchten?

GAE is 1 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 herhaalde 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 verboden zijn.

Wat is onderzocht?

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

Wat zijn de resultaten?

Uit de gegevens van de exploitant blijkt dat er in gebruiksjaar 2024-2025 geen parachutespringvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden. Via 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-Luchtvaartautoriteit vast dat er geen ongeoorloofde parachutespringvluchten hebben plaatsgevonden.

3.3 Militair gebruik van de luchthaven

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.

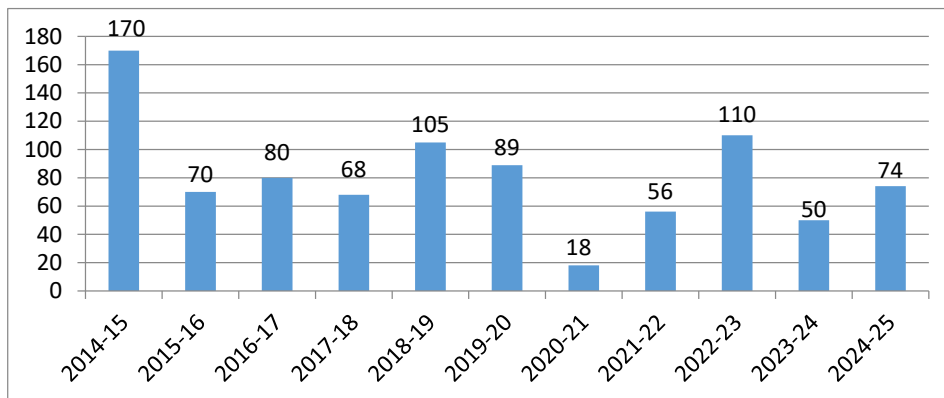
In artikel 6, tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat militaire les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen, dan wel vliegtuigen van meer dan 6.000 kg, anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, bedoeld in het eerste lid, niet zijn toegestaan.

Resultaten

Uit de gegevens van GAE blijkt dat in totaal 74 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.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft steekproefsgewijs controles uitgevoerd op de gerapporteerde militaire vluchten in het havenregister. Dit is uitgevoerd met het Casper Noise vliegtuigvolgsysteem. Het gaat om 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-Luchtvaartautoriteit geen onrechtmatigheden.

Figuur 2: Aantal militaire vluchten per gebruiksjaar



Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit

3.4 Signalen uit de omgeving

De ILT-Luchtvaartautoriteit reageert op eventuele signalen (in de vorm van vragen, klachten of verzoeken) uit de omgeving van de luchthaven die gerelateerd zijn aan milieuaspecten. Deze signalen komen binnen bij het ILT-loket. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft deze signalen onderzocht. Naar aanleiding van deze signalen heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit in gebruiksjaar 2024-2025 2 keer handhavend opgetreden voor het overtreden van de minimale vlieghoogte.

Bij de 1e vlucht heeft de gezagvoerder net onder de minimale vlieghoogte van 1000ft boven de aaneengesloten bebouwing van Zuidlaren gevlogen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de radiotelefonie van deze vlucht uitgeluisterd en vastgesteld dat deze afwijking van de minimale vlieghoogte op eigen initiatief van de gezagvoerder plaatsvond en niet op basis van een aanvullende instructie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Hiermee overtrad de gezagvoerder bepaling SERA.5005 f) eerste lid uit de Europese verordening 923/2012 waarin de wettelijk verplichte minimale vlieghoogte van 1000ft is vastgelegd. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de gezagvoerder hierop aangesproken en hem gewaarschuwd om in de toekomst de minimale vlieghoogte van 1000ft boven de aaneengesloten bebouwing aan te houden.

Bij de 2e vlucht vloog de gezagvoerder tijdens het maken van een bocht buiten de aaneengesloten bebouwing van De Punt beneden de minimale vlieghoogte van 500ft. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de radiotelefonie van deze vlucht uitgeluisterd en vastgesteld dat deze afwijking van de minimale vlieghoogte op eigen initiatief van de gezagvoerder plaatsvond en niet op basis van een aanvullende instructie van LVNL.

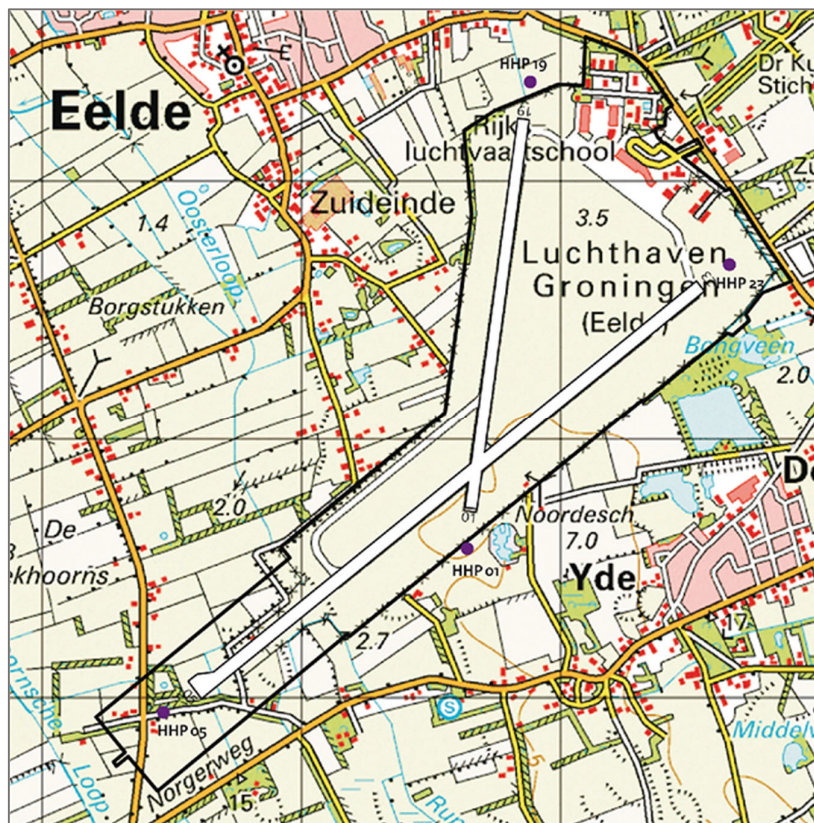
Hiermee overtrad de gezagvoerder bepaling SERA.5005 f) tweede lid uit de Europese verordening 923/2012 waarin de wettelijk verplichte minimale vlieghoogte van 500ft is vastgelegd. Ook bij deze vlucht heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de gezagvoerder aangesproken en hem gewaarschuwd om in de toekomst de minimale vlieghoogte van 500ft buiten de aaneengesloten bebouwing aan te houden.

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 voor 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 geluiddruk niveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A).

Figuur 3: Handhavingspunten L_{den} Groningen Airport Eelde (Bron: Omzettingsregeling)



De berekende feitelijke geluidbelasting op de 4 handhavingspunten is informatie die de luchthaven verplicht moet leveren aan de ILT-Luchtvaartautoriteit. 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 geluidberekeningssysteem 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-Luchtvaartautoriteit of de informatie volledig is. Zijn er nog aanvullende vragen, dan stelt zij deze aan de luchthaven. Waar nodig laat de ILT-Luchtvaartautoriteit zich nog verder adviseren door interne- en externe deskundigen. Tenslotte toetst de ILT-Luchtvaartautoriteit de berekende feitelijke geluidbelasting op de 4 handhavingspunten aan de grenswaarde in die punten.

Wat zijn de resultaten?

De onderstaande tabel toont de grenswaarden en de feitelijke geluidbelasting op de handhavingspunten van 1 april 2024 tot en met 31 maart 2025.

Tabel 1: Grenswaarde en berekende geluidbelasting per handhavingspunt

Handhavingspunt	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Feitelijke Geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteits- verbruik	Capaciteitsverbruik t.o.v. gebruiksjaar 2023-2024
05	Baankop 05	65,07	61,49	43,9%	-2%
23	Baankop 23	70,82	64,34	22,5%	-2,4%
01	Baankop 01	51,82	-	0,00%	0,00%
19	Baankop 19	47,32	-	0,00%	0,00%

(GAE gebruikt 1 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.

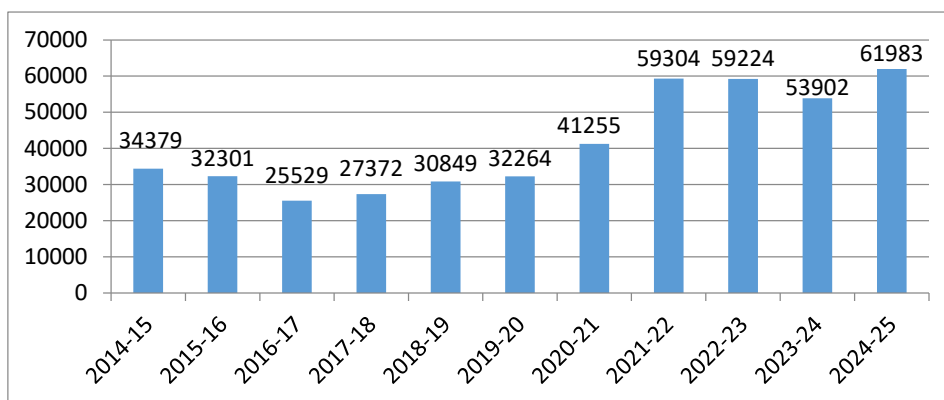
Grenswaarden begrenzen de geluidsruimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom 'Percentage capaciteitsverbruik' geeft aan hoeveel van die geluidsruimte in dat jaar is verbruikt. Voor alle handhavingspunten is dit percentage ruim onder 100%.

Wat valt op in dit gebruiksjaar?

Het capaciteitsgebruik was het hoogst op handhavingspunt 05, met 43,9% van de norm. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2023-2024 is het capaciteitsverbruik op handhavingspunt 05 met 2% gedaald. In handhavingspunt 23 is het capaciteitsverbruik met 2,4% gedaald ten opzichte van gebruiksjaar 2023-2024 naar 22,5% van de norm.

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op GAE is in gebruiksjaar 2024-2025 gestegen naar ongeveer 62.000 bewegingen. In het vorige gebruiksjaar 2023-2024 waren er ongeveer 54.000 bewegingen.

Figuur 4: Aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar



Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit

Op 30 juli 2024 is een wijziging van de Regeling burgerluchthavens in werking getreden (zie Staatscourant 2024, nr. 20225). Het gaat onder meer om een wijziging van Bijlage 1, de rekenmethode voor het berekenen van de geluidbelasting op handhavingspunten en voor geluidcontouren. In het overgangsrecht daarvoor is aangegeven dat deze nieuwe methode pas van toepassing is op het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt.

Voor de berekeningen die zijn gemaakt vóór de wijziging, binnen de op dat moment geldende Omzettingsregeling, is dus nog de rekenmethode gebruikt zoals beschreven in Bijlage 1. Omdat voor GAE het luchthavenbesluit nog niet in werking is getreden betekent dit dat de berekening van de geluidbelasting niet is gewijzigd ten opzichte van het vorige gebruiksjaar.

5. Vertrekroutes

Met het oog op het tegengaan van vermijdbare geluidshinder door het luchtverkeer ziet de ILT-Luchtvaartautoriteit erop toe dat gezagvoerders correct de Standaard Instrument Vertrekprocedures (Standard Instrument Departures, SID's) volgen. Dit toezicht vindt plaats op basis van het wettelijk kader dat 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.

De vertrekroutes zijn zo vastgesteld dat bebouwing zoveel mogelijk wordt gemeden. 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 vertekroute te volgen die door de verkeersleiding wordt opgedragen. 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 controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit of gezagvoerders de geldende vertekroutes correct volgen.

Wat zijn de resultaten?

In dit gebruiksjaar onderzocht de ILT-Luchtvaartautoriteit 98 vluchten die van de vertekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 2 vluchten vastgesteld waarbij de gezagvoerder zonder geldige reden afweek van de vertekroute die hem was opgedragen. Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 derde lid van de Wet luchtvaart. De luchtvaartmaatschappijen Flexflight en Silver Cloud Air GmbH hebben hierover een waarschuwingsbrief ontvangen.

De overige afwijkingen van de vertekroute bleken het gevolg van aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding, meteorologische omstandigheden of conflicterend vliegverkeer. In sommige gevallen was er sprake van marginale afwijkingen.

ILT-Luchtvaartautoriteit

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : www.ilent.nl

X : @inspectieLenT

Instagram : @ilt_in_beeld