



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport Gebruiksjaar 2025



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport

Gebruiksjaar 2025

Datum

3 februari 2026

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLeNT

Inhoud

Samenvatting 7

1	Inleiding 8
1.1	Wetgeving en handhaving 8
1.2	Handhavingsrapportage 8
2	Gegevenslevering 9
3	Regels gebruik luchthaven 10
3.1	Openstelling luchthaven 10
3.2	Circuitvluchten 13
3.3	Militair gebruik 14
3.4	Signalen uit de omgeving 14
4	Geluidsnormen 15
5	Vertrekroutes 18

Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor RTHA aanvullende regels voor het gebruik van de vertrekroutes. Die regels zijn ingesteld zodat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) controleert of RTHA en de partijen die vluchten uitvoeren op RTHA 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 (de periode 1 november tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar) stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2025 (1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025). Deze handhavingsrapportage doet verslag van het toezicht op alléén de milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportage.

Belangrijkste resultaten en acties (gebruiksjaar 2025)

1. De geluidsgrenswaarden zijn niet overschreden.
2. Er zijn 1.088 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn 174 nachtvluchten minder dan in het gebruiksjaar 2024, grotendeels als gevolg van een afname in het aantal nachtvluchten door de commerciële luchtvaart. Van de 1.088 nachtvluchten hadden 701 vluchten (64%) betrekking op spoedeisende hulpverlening. Van de 1.088 nachtvluchten heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit in geval van 7 landingen nadere informatie opgevraagd en ontvangen. In alle gevallen voldeed de landing aan één van de toegestane uitzonderingscriteria van de Omzettingsregeling.
3. Er vonden 213 militaire vluchten op de luchthaven plaats, waarvan 4 in de nacht. Op de luchthaven is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan.
4. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 374 afwijkingen van vertrekroutes onderzocht. In 2 van de onderzochte gevallen was een vliegtuig van de vertrekroute afgeweken zonder dat daarvoor opdracht was gegeven door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de betreffende maatschappijen daarvoor een waarschuwingsbrief gestuurd. In alle overige onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding.

1 Inleiding

1.1 Wetgeving en handhaving

Het wettelijk milieukader voor RTHA bestaat uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. In de Omzettingsregeling staan normen voor geluid in handhavingpunten. Ook zijn er regels voor de openstelling van de luchthaven, voor circuitvluchten, voor les- of oefenvluchten en voor militair gebruik. Daarnaast moet het grote luchtverkeer (waaronder ook zakenjets) zich houden aan de vertrekroutes. Die staan in de 'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam' van 20 november 2014.

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert of RTHA en de partijen die vluchten op RTHA uitvoeren, zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit onder andere gebruik van gegevens die RTHA zelf heeft geleverd. In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens RTHA 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. Daarnaast ontvangt de ILT-Luchtvaartautoriteit gegevens van commerciële luchtvaartmaatschappijen over vluchten die tussen 00:00 uur en 01:00 uur zijn binnengekomen (zie ook hoofdstuk 2).

Om te controleren of het grote luchtverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit gebruik van Casper Noise, een vliegtuigvolgstelsel dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. Ook kan de ILT-Luchtvaartautoriteit met dit stelsel het gesprek tussen de luchtverkeersleider en de bemanning van het vliegtuig uitluisteren om de rechtmatigheid van de routeafwijking te achterhalen. De ILT-Luchtvaartautoriteit gebruikt dit stelsel ook om de overige milieuregels voor RTHA te controleren.

Als RTHA of partijen die vluchten op RTHA uitvoeren zich niet aan de normen of regels houden kan de ILT-Luchtvaartautoriteit maatregelen nemen en dwangsommen opleggen.

1.2 Handhavingsrapportage

Na afloop van ieder gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober van het volgende jaar) stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Een handhavingsrapportage doet verslag van het toezicht op de milieu-onderwerpen volgens de Omzettingsregeling Rotterdam The Hague Airport. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportages.

Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2025 (1 november 2024 tot en met 31 oktober 2025).

2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT-Luchtvaartautoriteit?

Bij de uitvoering van haar milieutoezicht op RTHA maakt de ILT-Luchtvaartautoriteit gebruik van de volgende informatie:

1. informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken;
2. informatie afkomstig uit informatiebronnen van de ILT-Luchtvaartautoriteit; en
3. aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT verstrekt.

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 daar om vraagt. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor RTHA betekent dit dat zij bij de ILT-Luchtvaartautoriteit informatie aanlevert over:

- de geluidbelasting in de 6 L_{den} handhavingspunten (zie hoofdstuk 4); en
- de tijdstippen waarop gebruik is gemaakt van de luchthaven.

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 af te dwingen. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

Naast kwartaalrapportages over de geluidbelasting in de 6 handhavingspunten heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit:

- a. maandelijks gegevens ontvangen over alle nachtvluchten die op RTHA hebben plaatsgevonden;
- b. aan het eind van het gebruiksjaar gegevens ontvangen over alle overheidsvluchten in het gebruiksjaar 2024, waaronder militaire vluchten; en
- c. informatie van luchthaven en luchtvaartmaatschappijen ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 00:00 uur en 01:00 uur.

2. Informatie afkomstig uit informatiebronnen van ILT-Luchtvaartautoriteit

Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT-Luchtvaartautoriteit ook over eigen informatiebronnen. De belangrijkste eigen informatiebron is het vliegtuigvolgsysteem "Casper Noise". Een andere bron is het luchtvaartuigenregister dat informatie levert over vliegtuigeigenaren. Andere informatie komt van technisch adviseurs van de geluidberekeningssoftware en afzonderlijke informatie die ILT-Luchtvaartautoriteit van luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en klachtenbureaus ontvangt.

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

Bij het analyseren van de informatie en bij het toetsen van de informatie aan de verschillende normen kan het voorkomen dat de ILT-Luchtvaartautoriteit over bepaalde onderwerpen of gegevens nog aanvullende gegevens nodig heeft. De ILT-Luchtvaartautoriteit vraagt deze afzonderlijk op bij de luchthaven. De luchthaven is verplicht die 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 militaire vluchten op de luchthaven.

3.1 Openstelling luchthaven

Wat zijn de regels?

Voor bepaalde categorieën vliegtuigen is het gebruik van de luchthaven niet toegestaan in de periode van 18:00 uur tot 08:00 uur. Ook gelden voor bepaalde categorieën vliegtuigen beperkingen voor de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur (zie artikel 4 van de Omzettingsregeling).

De beperkingen gelden niet voor:

- vliegtuigen en helikopters die in nood verkeren of die voor reddingsacties of hulpverlening worden ingezet (artikel 4.2a);
- landende vliegtuigen en helikopters die naar RTHA zijn uitgeweken omdat sprake is van een technische storing of een bijzondere weersituatie (artikel 4.2b);
- vliegtuigen en helikopters die gebruikt worden door politie en kustwacht (artikel 4.4a);
- vliegtuigen en helikopters die spoedeisende vluchten uitvoeren voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen (artikel 4.4d);
- zakenvluchten met vliegtuigen met maximaal 19 passagiersstoelen en een maximum startgewicht van 45 ton (artikel 4.4f); en
- regeringsvluchten (artikel 4.4i).

Voor de grote commerciële luchtvaart geldt over het algemeen dat tussen 23:00 uur en 07:00 uur geen starts en landingen mogen plaatsvinden. In bepaalde gevallen mag hiervan worden afgeweken, namelijk:

- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met propellervliegtuigen met een maximum startgewicht tussen de 6000 kg en 9000 kg, en vliegtuigen die aan bepaalde geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en TUIfly vliegen (artikel 4.4g);
- bij landingen tussen 24:00 uur en 01:00 uur met deze vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
 - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
 - extreem weer waardoor niet eerder geland kon worden;
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4h);
- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die niet aan hogere geluidseisen voldoen en volgens schema eerder dan 24:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
 - een onverwachte vertraging die op het moment van vertrek niet voorzien hadden kunnen worden, of
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4b);

- bij starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten vertrekken, in het geval van:
 - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
 - extreem weer waardoor niet eerder gestart kon worden;
 - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4c); en
- bij landingen na 06:00 uur met (lege) vliegtuigen die van elders komen om passagiers van RTHA op te halen (positievluchten; artikel 4.4e).

Wat is onderzocht?

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert alle vluchten die in de nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur) hebben plaatsgevonden en onderzoekt deze waar nodig. Dat laatste geldt in ieder geval voor vertraagde landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur door de grote commerciële luchtvaart. De ILT-Luchtvaartautoriteit vraagt over deze vluchten informatie op bij de betreffende luchtvaartmaatschappij over de oorzaak van de vertraagde landingen. Vluchten buiten de nachtperiode controleert en onderzoekt de ILT-Luchtvaartautoriteit alleen als daarvoor aanleiding is, bijvoorbeeld als er een melding is gedaan van geluidsoverlast.

Wat zijn de resultaten?

In de onderstaande tabel staan alle *nachtvluchten* die RTHA aan de ILT-Luchtvaartautoriteit gerapporteerd heeft. Deze nachtvluchten zijn gecontroleerd en waar nodig onderzocht om vast te stellen of ze rechtmatig waren en door RTHA in de juiste categorie zijn geplaatst.

Tabel 1. Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

	Artikel 4											Artikel 6	
Maand	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	Totaal
November 2024	40					5	1	15	2				63
December 2024	30					3		9	2			1	45
Januari 2025	32		1			3	3	10	5				54
Februari 2025	24					8		8	1				41
Maart 2025	73					1		16	4				94
April 2025	66					4	2	15	9	2			98
Mei 2025	83					3	2	19	21				128
Juni 2025	62		1			1	1	25	24	2		1	117
Juli 2025	77					3	2	23	31	1			137
Augustus 2025	58					8		20	26	1			113
September 2025	62					2	1	26	16			1	108
Oktober 2025	39		2			10	3	20	14	1		1	90
Totaal 2024-2025	646	0	4	-	-	51	15	206	155	7	-	4	1088
Totaal 2023-2024	640	0	16	-	5	60	34	236	254	11	1	5	1262

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2025 op 1.088 uitgekomen is. Dat zijn er 174 minder dan in het gebruiksjaar 2024, een afname van bijna 14%.

In totaal blijkt dat van de 1.088 nachtvluchten, 701 vluchten (64%) spoedeisende hulpverlening (artikel 4.2a, 4.4a en d) betrof, waarvan 646 vluchten uitgevoerd door de traumahelikopter (artikel 4.2a), dit is 59% van alle nachtvluchten. Ten opzichte van gebruiksjaar 2024 is het spoedeisend maatschappelijk verkeer afgenomen met 2%.

Het aantal nachtvluchten dat door de luchthaven werd aangemeld in de categorie zakenvluchten (artikel 4.4f) was lager dan in 2024. Het waren er 30 minder, een afname van 15% ten opzichte van vorig jaar.

In gebruiksjaar 2025 waren er minder nachtvluchten door de grote commerciële luchtvaart dan in 2024. Er zijn geen starts na 23:00 uur uitgevoerd door de grote commerciële luchtvaart.

Het aantal landingen na 23:00 uur nam met 103 landingen af ten opzichte van 2023. In gebruiksjaar 2025 ging het om in totaal 162 landingen tussen 23:00 en 01:00 uur (artikel 4.4g en 4.4h).

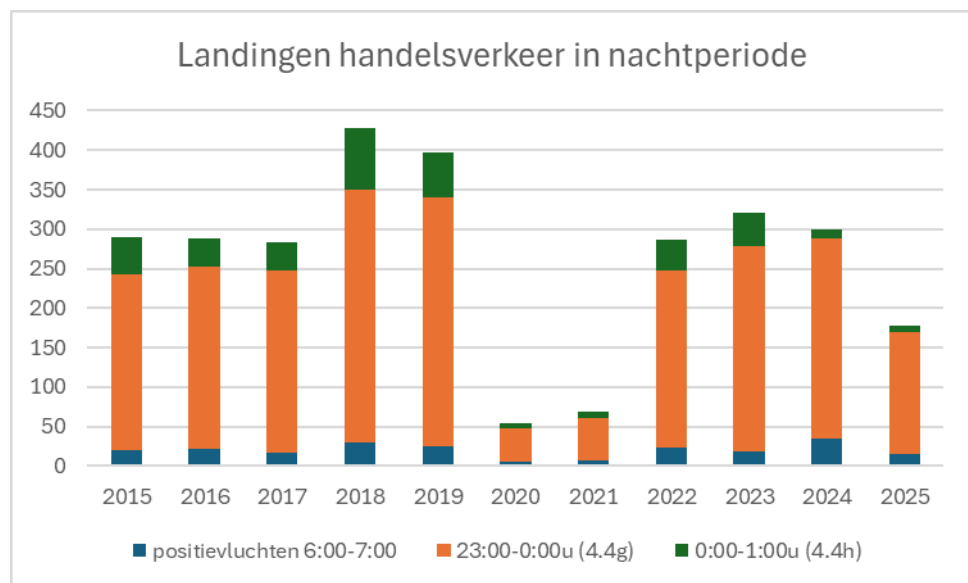
Tussen 6:00 en 7:00 uur nam het aantal landingen door positievluchten met 19 af ten opzichte van 2024 (artikel 4.4e).

De late landingen tussen 23:00 uur en 0:00 uur die voldoen aan de uitzondering als genoemd in artikel 4.4g zijn toegestaan als maatschappijen gebruik maken van toestellen die voldoen aan de geluideisen. Het totale aantal landingen in deze categorie is in dit gebruiksjaar afgenomen met 99 vluchten.

Ook mogen luchtvaartmaatschappijen onder bepaalde voorwaarden landingen op RTHA uitvoeren tussen 0:00 uur en 01:00 uur (artikel 4.4h). In het afgelopen gebruiksjaar betrof dat 7 landingen. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft van deze 7 vluchten de achterliggende reden van de late landing opgevraagd en gekregen. In alle gevallen voldeed de landing aan de toegestane uitzonderingscriteria van de Omzettingsregeling.

Op RTHA wordt het merendeel van de nachtlandingen door handelsverkeer uitgevoerd door Transavia. Tussen 12 december 2023 en 5 juni 2025 is voor Transavia een last onder dwangsom (LOD) van kracht geweest. De LOD had als doel om te voorkomen dat na 0:00 uur landingen plaatsvinden die niet strikt voldoet aan de Omzettingsregeling. In het jaar volgend op de LOD vonden er geen verdere overtredingen meer plaats. Daarnaast heeft Transavia toegelicht welke maatregelen getroffen zijn om deze blijvend te voorkomen.

Figuur 2 toont een overzicht van nachtlandingen door handelsverkeer in de gebruiksjaren van 2015 tot 2025. In 2024 is het aantal landingen na 0:00 uur ruim verminderd maar nam het aantal positievluchten toe. In gebruiksjaar 2025 nam het aantal landingen in de hele nachtperiode af. Dit aantal is alleen lager geweest in de jaren dat de coronapandemie van invloed was op het luchtverkeer.



Figuur 2. In gebruiksjaar 2025 is er sprake geweest van een sterke vermindering van het aantal landingen door handelsverkeer gedurende nachtperiode. Nachtlandingen zorgen voor extra geluidshinder en slaapverstoring in de omgeving van de luchthaven.

Op 19 juni 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit een brief gestuurd aan de luchthaven waarin zij een nadere toelichting geeft over haar beoordeling van de uitzonderingen voor nachtlandingen door handelsverkeer. Dit betreft landingen die volgens de Omzettingsregeling alleen in uitzonderlijke gevallen na 0:00 uur mogen plaatsvinden. Met de brief is verduidelijkt in welke gevallen weersomstandigheden, technische problemen of vertraagde ATC-slots (air traffic control) beoordeeld worden als uitzondering volgens de Omzettingsregeling. De luchthaven is verzocht om alle gebruikers van de luchthaven hierover te informeren. Met ingang van gebruiksjaar 2026 is hiermee het toezichtkader verduidelijkt voor alle betrokken partijen.

3.2 Circuitvluchten

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 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. Daarom gelden beperkingen voor circuitvluchten 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?

Circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht zijn op bepaalde dagen en tijden verboden volgens artikel 5 van de Omzettingsregeling.

Wat is onderzocht?

Bij alle circuitvluchten die de ILT-Luchtvaartautoriteit in eerdere gebruiksjaren heeft onderzocht, zijn geen overtredingen geconstateerd. Daarom controleert en onderzoekt de ILT-Luchtvaartautoriteit circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer ze hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2025 heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit geen klachten over circuitvluchten ontvangen.

3.3 Militair gebruik

Wat zijn de regels?

Incidenteel gebruik van de luchthaven door militair vliegverkeer is toegestaan volgens artikel 6 van de Omzettingsregeling.

Wat zijn de resultaten?

Uit gegevens van RTHA blijkt dat in het gebruiksjaar 2025 in totaal 213 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 4 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dit zijn 87 militaire nachtvluchten meer dan in het gebruiksjaar 2024.

3.4 Signalen uit de omgeving

De ILT-Luchtvaartautoriteit reageert op eventuele signalen – in de vorm van vragen, meldingen of verzoeken – uit de omgeving van de luchthaven die gerelateerd zijn aan milieuaspecten. De ILT-Luchtvaartautoriteit ontvangt deze signalen rechtstreeks of via de Milieudienst Rijnmond (DCMR).

DCMR stelde vragen over 2 afwijkingen van de vliegroute, die de ILT-Luchtvaartautoriteit heeft onderzocht (zie hoofdstuk 5). In beide gevallen is er geen overtreding geconstateerd.

Daarnaast ontving de ILT-Luchtvaartautoriteit van 14 melders in totaal 18 meldingen (of vragen) vanwege geluidsoverlast door RTHA. Geluidsoverlast door laagvliegen is dit gebruiksjaar 8 keer gemeld. Daarnaast werden 7 vragen gesteld over afwijken van vliegroutes (zie hoofdstuk 5). Bij 3 meldingen van overlast betrof het gebruik van de luchthaven buiten de openingstijden.

4 Geluidsnormen

Wat zijn de regels?

Iedere uitgevoerde vlucht produceert geluid. Dat geluid belast de omgeving van de luchthaven. Voor 6 locaties in de omgeving van de luchthaven zijn grenswaarden per gebruiksjaar bepaald, de (L_{den}) handhavingspunten. De berekende geluidbelasting van het vliegverkeer mag deze vastgestelde grenswaarden niet overschrijden. De ligging van de 6 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 geluidsdruk gecorrigeerd voor het menselijk gehoor. L_{den} is de dosismaat voor de geluidbelasting, dit is het geluidsdrukniveau per etmaal (day-evening-night) inclusief zogenoemde straffactoren voor het geluid in de avond en nacht. De grenswaarden voor de 6 handhavingspunten bij RTHA staan in artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de 6 wettelijke handhavingspunten ook monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Deze spelen in de formele handhaving geen rol.

Wat is onderzocht?

Na ontvangst van de informatie toetst de ILT-Luchtvaartautoriteit of de informatie volledig is. Als de ILT-Luchtvaartautoriteit nog aanvullende vragen heeft, 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 geluidbelasting in de 6 handhavingspunten aan de grenswaarden.

Wat zijn de resultaten?

In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingspunten de geluidsnorm en de voor deze handhavingspunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidbelasting) voor het gebruiksjaar 2025.

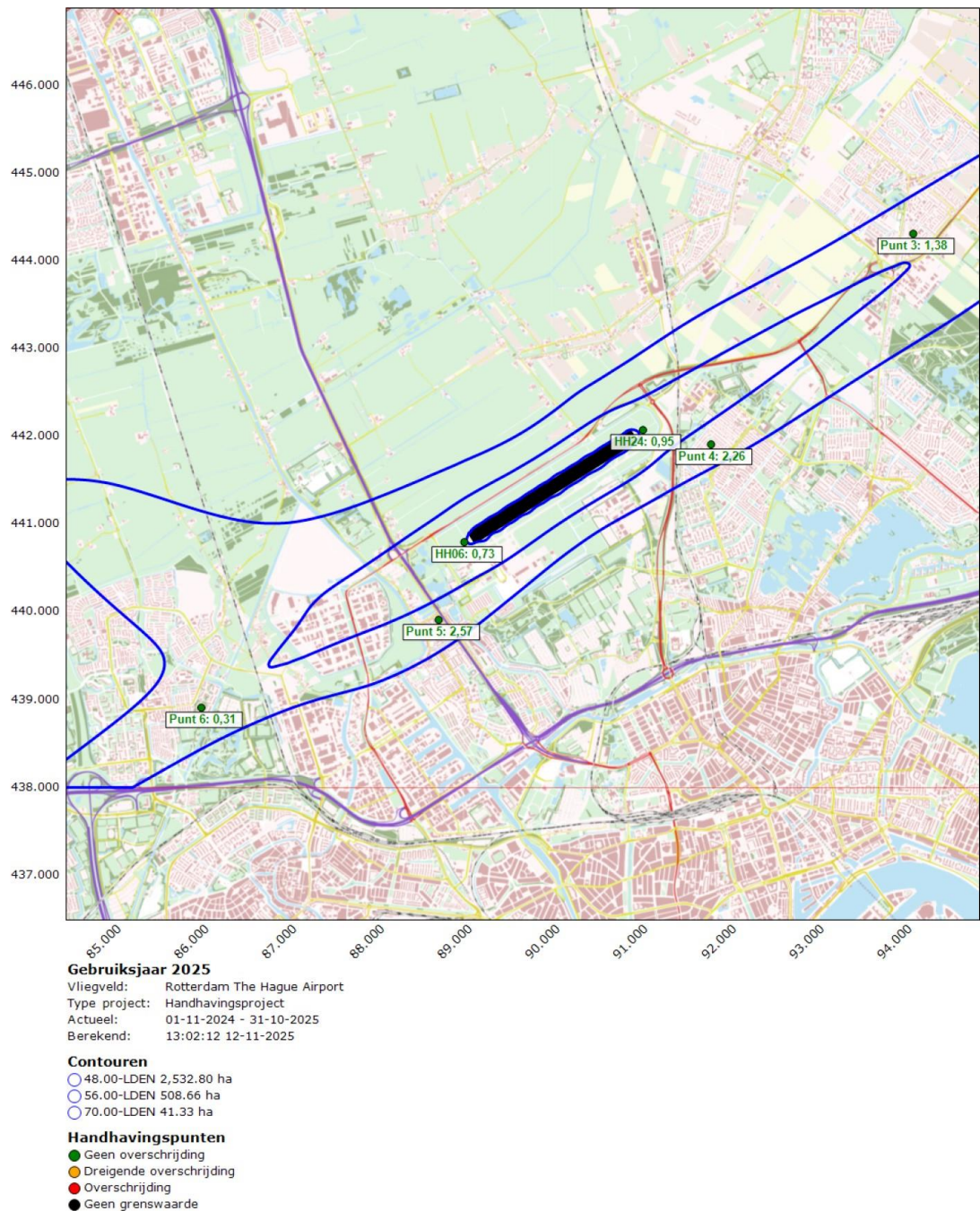
Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de L_{den} , uitgedrukt in de geluidsmaat dB(A). In de laatste kolom van tabel 2 is de berekende geluidbelasting omgerekend naar het percentage capaciteitsverbruik. Hierdoor is duidelijker in hoeverre de berekende geluidbelasting in de 6 handhavingspunten onder of boven de geluidsnorm is uitgekomen.

Tabel 2. Geluidsnormen handhavingspunten en berekende geluidbelasting tot en met 31 oktober 2025

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Berekende geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	68,04	84,5%
2	Baankop 24	69,95	69,00	80,4%
3	Bergschenhoek	54,36	52,98	72,8%
4	Schiebroek	53,98	51,72	59,4%
5	Overschie	55,01	52,44	55,3%
6	Schiedam	53,89	53,58	93,1%

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 onder 100%.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2025 niet zijn overschreden. Voor alle handhavingspunten was de geluidbelasting onder de betreffende grenswaarde. Figuur 1 (zie hieronder) toont de ligging van de handhavingspunten op de kaart met hierbij het verschil tussen de berekende geluidbelasting met de grenswaarde, uitgedrukt in decibel.



Figuur 1. Ligging handhavingspunten, verschil tussen de berekende geluidbelasting en de grenswaarde (decibel)

Wat valt op in dit gebruiksjaar?

Gedurende de NAVO-top waren er van 23 tot en met 25 juni 2025 beperkingen gesteld aan het gebruik van de luchthaven en het luchtruim. De beperkingen hebben niet geleid tot afwijkingen van de Omzettingsregeling. De sluiting van het luchtruim was overigens wel van invloed op de vertrekroutes van een deel van het vliegverkeer. Zie daarvoor hoofdstuk 5.

Omdat de geluidsbelasting boven Schiedam hoger was dan gebruikelijk heeft de luchthaven vanaf 29 april 2025 tot 1 november zogenoemde baansturing ingesteld om een overschrijding van de grenswaarde geluid in handhavingspunt 6 te voorkomen. Baansturing houdt in dat de luchthaven aan LVNL en gebruikers verzoekt om wanneer dit veilig mogelijk is de landingen plaats te laten vinden via de oostkant van de baan.

5 Vertrekroutes

Wat zijn de regels?

Gezagvoerders van vliegtuigen moeten ervoor zorgen dat de voor RTHA geldende vertrekroutes worden gevolgd (zie *'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014). Hierdoor wordt geluidoverlast voor omwonenden van RTHA zoveel mogelijk beperkt. Gezagvoerders mogen alleen van de vertrekroute afwijken in het belang van de veiligheid of als Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) daar een opdracht (instructie) voor gegeven heeft. Het komt regelmatig voor dat LVNL een instructie geeft om vroegtijdig van de vertrekroute af te wijken. Vooral wanneer er in het luchtruim van RTHA toestellen vliegen die vanuit het zuiden op Schiphol moeten landen. Aan de instructies van LVNL om van de vertrekroute af te wijken zijn geen beperkingen gesteld. Wel heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit met LVNL de afspraak gemaakt dat LVNL de vliegtuigen tot een vlieghoogte van 3.000 voet (ongeveer 900m) zoveel mogelijk op de vertrekroute houdt. Dit is ook de vlieghoogte tot waar de ILT-Luchtvaartautoriteit de afwijkingen van de vertrekroutes controleert en handhaaft.

Wat is gecontroleerd?

Met het vliegtuigvolg- en uitluistersysteem Casper Noise controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit of gezagvoerders de geldende vertrekroutes correct volgen.

Wat zijn de resultaten?

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in het gebruiksjaar 2025 in totaal 374 vluchten onderzocht die van een vertrekroute zijn afgeweken onder een vlieghoogte van 3.000 voet. Daarnaast zijn nog 2 vluchten zijn op verzoek van het klachtenbureau van DCMR onderzocht.

Tijdens de luchtruimsluitingen ten behoeve van de NAVO-top zijn er meer vluchten onder 3000 voet afgeweken van de vertrekroutes dan gebruikelijk. Dit ging om 60 vluchten. Omdat er sprake was van uitzonderlijke omstandigheden heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit de afwijkingen gedurende de tijd dat er beperkingen van kracht waren niet nader onderzocht.

Uit onderzoek is gebleken dat in 2 van de onderzochte gevallen een vliegtuig onder 3.000 voet van de vertrekroute is afgeweken zonder dat daarvoor opdracht was gegeven door LVNL. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft daarvoor de betreffende luchtvaartmaatschappijen waarschuwingsbrieven gestuurd.

In alle andere onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van LVNL, met name in verband met ander vliegverkeer in de nabijheid van RTHA en weersomstandigheden.



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Februari 2025