Luchtvaartautoriteit
Inspectie Leefomgeving en Transport

# Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde

Gebroken gebruiksjaar 2025
(1 april tot en met 31 oktober)

Luchtvaartautoriteit
Inspectie Leefomgeving en Transport

# Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde

## Gebroken gebruiksjaar 2025
## (1 april tot en met 31 oktober)

Datum 11 augustus 2026

## Colofon


Uitgegeven door Luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit)

| | |
|---|---|
| Postadres | Postbus 16191, 2500 BD Den Haag |
| Telefoon | 088 489 00 00 |
| Website | www.ilent.nl/onderwerpen/luchtvaart |

# Inhoudsopgave

Samenvatting ..... 4
1. Inleiding ..... 5
1.1 Wetgeving en handhaving ..... 5
1.2 Handhavingsrapportage ..... 5
2. Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT- Luchtvaartautoriteit? ..... 6
3. Regels gebruik luchthaven ..... 7
3.1 Openstelling luchthaven ..... 7
3.2 Circuitvluchten en valschermvluchten ..... 8
3.3 Militair gebruik van de luchthaven ..... 9
3.4 Signalen uit de omgeving ..... 10
4. Geluidsnormen ..... 11
5. Vertrekroutes ..... 14

# 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. Deze regels zijn ingesteld om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk over bewoond gebied wordt gevlogen. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) controleert of GAE en de partijen die vluchten uitvoeren op GAE, zich aan deze 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 stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. De ILT-Luchtvaartautoriteit doet hierin verslag van het toezicht op milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportage.

Voor GAE is op 1 november 2025 een nieuw Luchthavenbesluit vastgesteld. In het Luchthavenbesluit Eelde is het gebruiksjaar van GAE aangepast naar de periode van 1 november tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar. Dit was voorheen 1 april tot en met 31 maart. Hierdoor heeft GAE in 2025 eenmalig een gebroken gebruiksjaar over de periode 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025. Deze handhavingsrapportage gaat over deze gebroken periode.

### Belangrijkste resultaten en acties

1. De grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
2. Op de luchthaven waren in totaal 229 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 5 klachten ontvangen. Hierbij is onderzocht of in strijd is gehandeld met de Omzettingsregeling en de Wet luchtvaart. Bij de onderzochte circuitvluchten zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.
4. Parachutevluchten hebben in het gebroken gebruiksjaar 2025 niet plaatsgevonden op GAE. Daarom heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit geen onrechtmatigheden vastgesteld rond deze vluchten.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten per gebruiksjaar zijn er in het gebroken gebruiksjaar 2025 in totaal 70 uitgevoerd. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten geen onrechtmatigheden geconstateerd.
6. De ILT-Luchtvaartautoriteit onderzocht 65 vluchten die van de vertrekroutes afweken. De ILT-Luchtvaartautoriteit constateerde 1 overtreding van de regels voor het correct vliegen van de vertrekprocedures. De luchtvaartmaatschappij die deze overtreding beging kreeg 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) tot 31 oktober 2025 en de Regeling burgerluchthavens. Op 1 november 2025 is het Luchthavenbesluit Eelde in werking getreden. Dit besluit vervangt de Omzettingsregeling. In de Omzettingsregeling staan normen voor geluid in handhavingspunten. Ook zijn er voor GAE 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. Dat is 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 de 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.

Voor GAE is op 1 november 2025 een nieuw Luchthavenbesluit vastgesteld. In het Luchthavenbesluit Eelde is het gebruiksjaar van GAE aangepast naar de periode van 1 november van enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar. De periode van het gebruiksjaar wordt daarmee gelijkgetrokken met de periode van het gebruiksjaar van de andere luchthavens van nationale betekenis. Hierdoor heeft GAE eenmalig een gebroken gebruiksjaar over de periode 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025.

Deze handhavingsrapportage GAE gaat over het gebroken gebruiksjaar 2025 (1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025). Voor de geluidbelasting in de handhavingspunten zijn door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vervangende grenswaarden vastgesteld die van toepassing zijn op dit gebroken gebruiksjaar. Voor de wettelijke bepalingen met aantalsnormen (bijvoorbeeld het maximumaantal militaire vluchten) zijn geen vervangende aantalsnormen vastgesteld. Hierdoor is de realisatie van deze normen (die 7 maanden beslaan) beperkt vergelijkbaar met de resultaten van eerdere gebruiksjaren (die een heel jaar beslaan).

# 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.

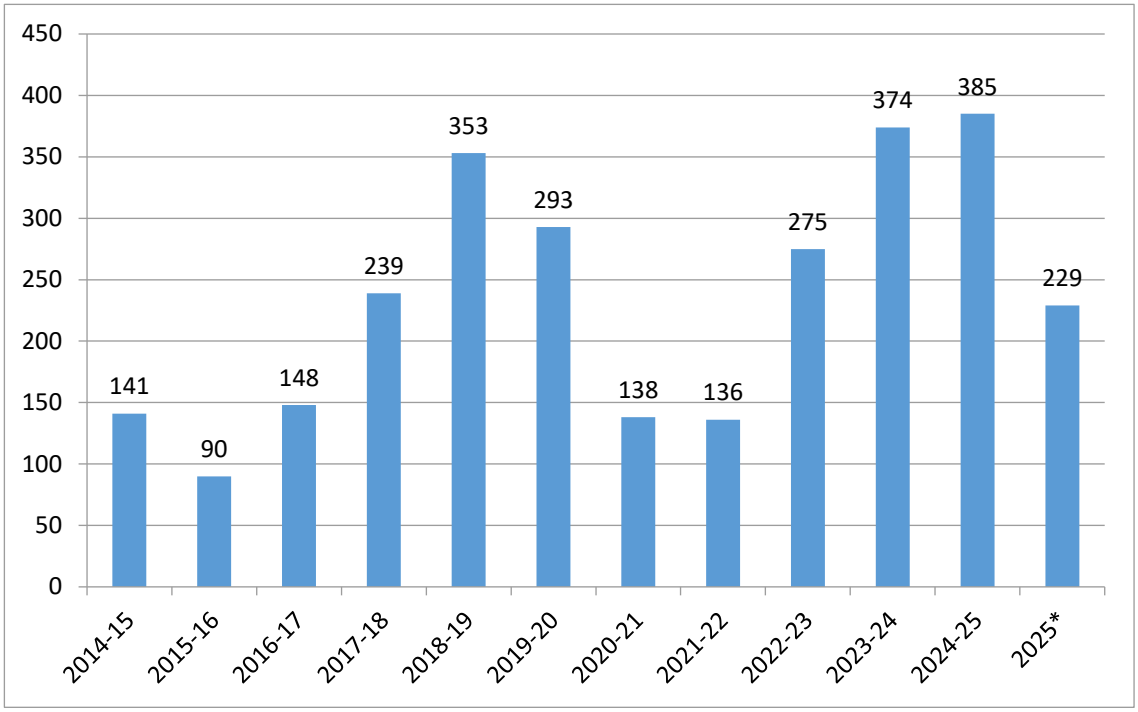
**Wat is onderzocht?**

De ILT-Luchtvaartautoriteit controleert alle vluchten buiten openingstijden.

**Wat zijn de resultaten?**

In het gebroken gebruiksjaar 2025 vonden op GAE 229 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 229 vluchten bestonden uit 216 vluchten van de ANWB Lifeline/Traumahelikopers en 13 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*




*Periode 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025 *Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit*

In de gebruiksjaren 2020-2021 en 2021-2022 nam het aantal vliegtuigbewegingen na 23:00 uur af. In de gebruiksjaren 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 gebruiksjaren hoger omdat de traumahelikopter vaker is ingezet. In het gebroken gebruiksjaar 2025 vonden er 229 vliegtuigbewegingen plaats na 23:00 uur.

## 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 het gebroken gebruiksjaar 2025 ontving de ILT-Luchtvaartautoriteit 5 klachten over circuitvluchten op GAE. Er is onderzocht of in deze gevallen in strijd is gehandeld met de Wet Luchtvaart en de Omzettingsregeling.

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 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 het gebroken gebruiksjaar 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 toestaan.

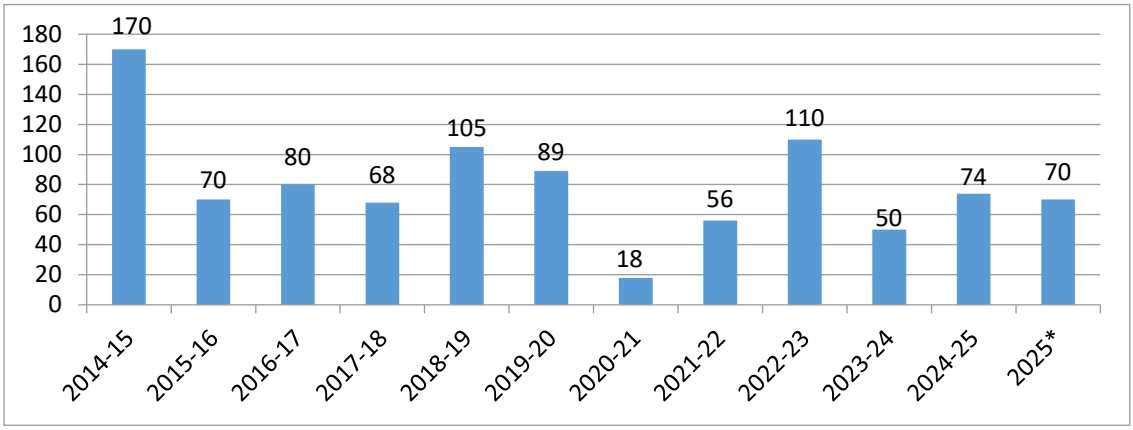
In artikel 6, tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat militaire les- en oefenvluchten met straalvliegtuigen, dan wel vliegtuigen van meer dan 6.000 kg, anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, bedoeld in het eerste lid, niet zijn toegestaan.

**Resultaten**

Uit de gegevens van GAE blijkt dat in totaal 70 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*




*Periode 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025 *Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit*

## 3.4 Signalen uit de omgeving

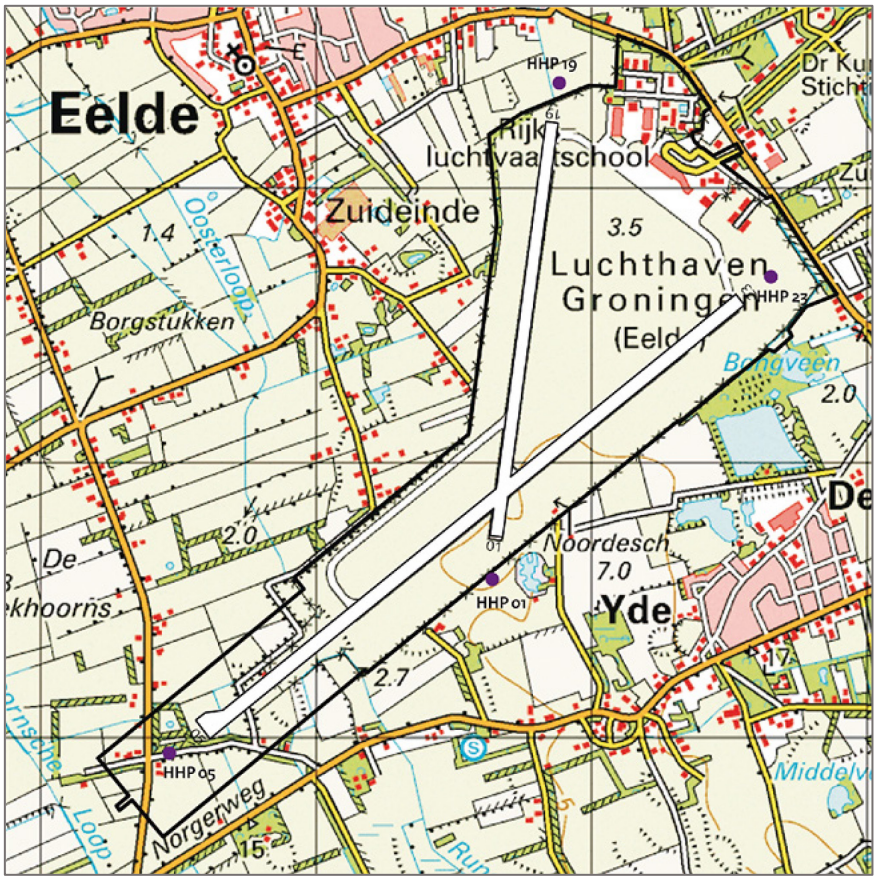
De ILT-Luchtvaartautoriteit reageert op eventuele signalen (in de vorm van vragen, klachten of verzoeken) uit de omgeving van de luchthaven die gerelateerd zijn aan milieuaspecten. Deze signalen komen binnen bij het ILT-loket. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft deze signalen onderzocht. Hieruit zijn in dit gebroken gebruiksjaar geen handhavingsactiviteiten voortgekomen.

# 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 geluiddrukniveau 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 2025 tot en met 31 oktober 2025.

*Tabel 1: Grenswaarde en berekende geluidbelasting per handhavingspunt*

| Handhavings-punt | Locatie | Grenswaarde $L_{den}$ in dB(A) | Feitelijke Geluidbelas-ting $L_{den}$ in dB(A) | Percentage capaciteits-verbruik | Capaciteitsverbruik t.o.v. gebruiksjaar 2024-2025 |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | Baankop 05 | 65,07 | 60,25 | 33,7% | -10,2% |
| 23 | Baankop 23 | 70,82 | 62,23 | 14,1% | -8,4% |
| 01 | Baankop 01 | 51,82 | - | 0,00% | 0,00% |
| 19 | Baankop 19 | 47,32 | - | 0,00% | 0,00% |

*Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit*

(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 gebroken gebruiksjaar?**

Het capaciteitsgebruik was het hoogst op handhavingspunt 05, met 33,7% van de norm. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2024-2025 is het capaciteitsverbruik op handhavingspunt 05 met 10,2% gedaald. In handhavingspunt 23 is het capaciteitsverbruik met 8,4% gedaald ten opzichte van gebruiksjaar 2024-2025 naar 14,1% van de norm.

**Vervangende grenswaarden voor gebroken gebruiksjaar 2025**

De grenswaarden uit de Omzettingsregeling zijn gebaseerd op prognoses voor een heel gebruiksjaar. Dit gebroken gebruiksjaar telt echter zeven maanden. Om te voorkomen dat de geluidsruimte voor een heel gebruiksjaar in een periode van zeven maanden benut zou kunnen worden heeft het ministerie van IenW vervangende grenswaarden vastgesteld die van toepassing zijn op de zeven maanden van dit gebroken gebruiksjaar. Per brief van 27 maart 2025 heeft het ministerie van IenW aan GAE verzocht deze vervangende grenswaarden in acht te nemen.

De vervangende grenswaarden zijn opgenomen in onderstaande tabel:

| Handhavings-punt | Locatie | Grenswaarde $L_{den}$ in dB(A) | Vervangende Grenswaarden $L_{den}$ 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025 in dB (A) | Feitelijke Geluidbelas-ting $L_{den}$ in dB(A) | Percentage capaciteits-verbruik vervangende grenswaarden | Capaciteitsverbruik t.o.v. gebruiksjaar 2024-2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 05 | Baankop 05 | 65,07 | 62,70 | 60,25 | 56,89% | +12,99% |
| 23 | Baankop 23 | 70,82 | 68,45 | 62,23 | 23,88% | +1,38% |
| 01 | Baankop 01 | 51,82 | - | - | 0,00% | 0,00% |
| 19 | Baankop 19 | 47,32 | - | - | 0,00% | 0,00% |

*Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit*

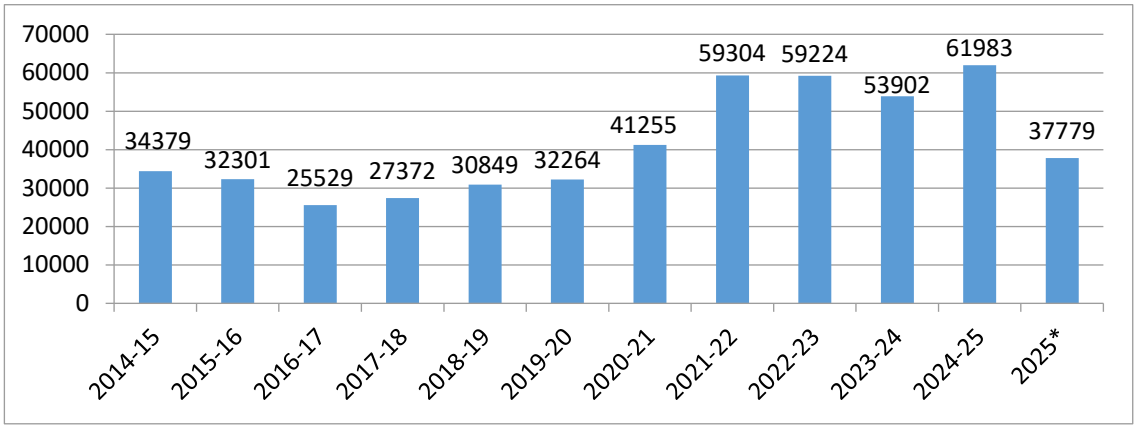
Uit deze tabel blijkt dat de vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten op de koppen van de start- en landingsbaan die operationeel in gebruik is op GAE (baan 05-23) niet zijn overschreden.

**Wat valt op in dit gebruiksjaar?**

Het capaciteitsgebruik was het hoogst op handhavingspunt 05, met 56,89% van de vervangende grenswaarde. Ten opzichte van het gebruiksjaar 2024-2025 is het capaciteitsverbruik op handhavingspunt 05 met 12,99% gestegen. In handhavingspunt 23 is het capaciteitsverbruik met 1,38% gestegen ten opzichte van gebruiksjaar 2024-2025 naar 23,88% van de vervangende grenswaarde.

Het totaal aantal vliegtuigbewegingen op GAE is in het gebroken gebruiksjaar 2025 (1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025) ongeveer 38.000 bewegingen. In het vorige gebruiksjaar 2024-2025 waren er ongeveer 62.000 bewegingen.

*Figuur 4: Aantal vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar*




*Periode 1 april 2025 tot en met 31 oktober 2025

*Bron: ILT-Luchtvaartautoriteit*

# 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 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 vertrekroute 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 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 controleert de ILT-Luchtvaartautoriteit of gezagvoerders de geldende vertrekroutes correct volgen.

**Wat zijn de resultaten?**

In dit gebroken gebruiksjaar onderzocht de ILT-Luchtvaartautoriteit 65 vluchten die van de vertrekprocedures waren afgeweken en buiten de tolerantiegebieden terecht kwamen.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 1 vlucht vastgesteld waarbij de gezagvoerder zonder geldige reden afweek van de vertrekroute die hem was opgedragen. Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 derde lid van de Wet luchtvaart. De luchtvaartmaatschappij heeft hierover een waarschuwingsbrief ontvangen.

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

Dit is een uitgave van de

**ILT-Luchtvaartautoriteit**

Postadres : Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00
Website : www.ilent.nl