

# Handhavingsrapportage

## Rotterdam The Hague Airport 2019



**Handhavingsrapportage**  
**Rotterdam The Hague Airport 2019**

Datum 16 april 2020



## Colofon

Uitgegeven door                      Inspectie Leefomgeving en Transport

Vestiging Amsterdam  
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)



## Inhoud

### **Samenvatting 9**

<b>1</b>	<b>Inleiding 11</b>
1.1	Wetgeving en handhaving 11
1.2	Handhavingsrapportage 11
<b>2</b>	<b>Gegevenslevering 13</b>
<b>3</b>	<b>Regels gebruik luchthaven 15</b>
3.1	Openstelling luchthaven 15
3.2	Circuitvluchten 18
3.3	Militair gebruik 18
<b>4</b>	<b>Geluidsnormen 19</b>
<b>5</b>	<b>Vertrekroutes 21</b>





## Samenvatting

Voor alle middelgrote luchthavens in Nederland, waaronder Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor RTHA nog regels die gaan over het gebruik van de vertrekroutes, zodanig dat zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 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 maatregelen, 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 een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2019 (1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019).

### **Belangrijkste resultaten en acties**

- In verband met een softwarefout in het berekeningssysteem van RTHA, de  $L_{den}$ -tool, heeft RTHA in maart 2020 een herberekening uitgevoerd, nadat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum de softwarefout hersteld had. Uit deze (her-)berekening is gebleken dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2019 niet zijn overschreden.
- In verband met een overschrijding van een geluidsnorm bij Schiedam in 2018 heeft de ILT maatregelen aan RTHA opgelegd die door de luchthaven correct zijn uitgevoerd. De maatregelen hebben als effect gehad dat de geluidsnorm bij Schiedam niet opnieuw is overschreden.
- Er zijn in totaal 1218 nachtvluchten op de luchthaven geweest. Dat zijn er 68 minder dan in het gebruiksjaar 2018. Van de 1218 nachtvluchten heeft de ILT er 62 onderzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overtredingen zijn geweest.
- De ILT heeft geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.
- Er zijn in totaal 168 militaire vluchten op de luchthaven geweest, waarvan 13 in de nacht.
- Twee luchtvaartbedrijven hebben van de ILT een waarschuwing gekregen omdat ze zonder geldige reden van de vertekroute zijn afgeweken. Daarbij hebben zich geen veiligheidsrisico's voorgedaan. In alle andere (162) gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding ten behoeve van een veilige vluchtuitvoering.



# 1 Inleiding

## 1.1 **Wetgeving en handhaving**

Voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) gelden normen voor geluid in handhavingpunten. Ook zijn er regels voor de openstelling van de luchthaven, circuitvluchten voor les- of oefenvluchten en militair gebruik. Deze normen en regels staan in de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling).

Daarnaast moet het grote vliegverkeer (w.o. ook zakenjets) zich houden aan de vertrekroutes. Deze staan in de 'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam' van 20 november 2014.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 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 in de meeste gevallen 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 gegevens van commerciële luchtvaartmaatschappijen over vluchten die laat in de nacht zijn binnengekomen (zie hoofdstuk 2).

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van CASPER Noise, een systeem waarmee exact kan worden bepaald 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 gegevens van RTHA te controleren.

Als RTHA of partijen die vluchten op RTHA uitvoeren zich niet aan de normen of regels houden kan de ILT maatregelen, respectievelijk dwangsommen of boetes opleggen.

## 1.2 **Handhavingsrapportage**

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

Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2019 (1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019).

*Op het moment dat deze handhavingsrapportage openbaar wordt heerst in Nederland de coronacrisis. De inhoud van deze handhavingsrapportage heeft volledig betrekking op een periode die daarvoor lag. Dit betekent dat eventuele afwijkingen van regels als gevolg van noodmaatregelen die in verband met de coronacrisis getroffen zijn, niet in deze handhavingsrapportage, maar in de handhavingsrapportage over het gebruiksjaar 2020 aan de orde komen.*



## 2 Gegevenslevering

Op basis van de Regeling burgerluchthavens controleert de ILT of RTHA tijdig alle gegevens levert die de ILT voor het toezicht en de handhaving nodig heeft. Het gaat hierbij om kwartaalgegevens over de vluchten die op de luchthaven hebben plaatsgevonden en de hoeveelheid geluid die deze vluchten veroorzaakt hebben. RTHA maakt hiervoor gebruik van een registratie- en rekensysteem ( $L_{den}$ -tool) dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft geleverd.

RTHA heeft tijdig alle kwartaalgegevens aan de ILT geleverd. Bij de controle van de gegevens over het vierde kwartaal van het gebruiksjaar 2019 heeft de ILT geconstateerd dat er een fout in de geluidbelastingberekening zat. Gebleken was dat een groot aantal vluchten groot vliegverkeer niet met feitelijke routes (radartracks) maar met modelroutes was doorgerekend. Onderzoek door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft uitgewezen dat het probleem in de software van de  $L_{den}$ -tool zat. Het NLR heeft deze fout hersteld, waarna RTHA een nieuwe geluidbelastingberekening heeft uitgevoerd. Uit die berekening blijkt dat het percentage vluchten dat met modelroutes is doorgerekend, weer op het oorspronkelijke niveau zit. Op basis hiervan mag ervan uit worden gegaan dat de nieuwe geluidbelastingsgegevens correct en betrouwbaar zijn.

In maart 2019 heeft de ILT maatregelen aan RTHA opgelegd als gevolg van een overschrijding van een geluidsnorm in het gebruiksjaar 2018 (zie hoofdstuk 4). In verband hiermee heeft de ILT vanaf mei 2019 tot het einde van het gebruiksjaar 2019 tweewekelijks geluidgegevens van RTHA ontvangen.

Daarnaast heeft de ILT:

- a. maandelijks gegevens van RTHA ontvangen over alle nachtvluchten die op RTHA hebben plaatsgevonden;
- b. aan het eind van het gebruiksjaar gegevens van RTHA ontvangen over alle overheidsvluchten in het gebruiksjaar 2019, waaronder militaire vluchten;
- c. periodiek informatie van Transavia ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 24:00 en 01:00 uur.



## 3 Regels gebruik luchthaven

### 3.1 Openstelling luchthaven

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 er 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 weerssituatie (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);
- regeringsvluchten (artikel 4.4i).

Voor de grote commerciële luchtvaart geldt over het algemeen dat er 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 en 9000 kg, en vliegtuigen die aan hogere geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle moderne vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en Tuifly vluchten op RTHA uitvoeren (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 23:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
  - een onverwachte vertraging die op het moment 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);

- bij landingen na 06:00 uur met (lege) vliegtuigen die van elders komen om passagiers van RTHA op te halen (positievluchten; artikel 4.4e).

Voor vluchten uitgevoerd op de overgang van de dag naar de nacht (23.00 uur) en van de nacht naar de dag (07.00 uur) hanteert de ILT een handhavingsmarge van 2 minuten.

De ILT controleert met het vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise 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 24:00 uur en 01:00 uur. De ILT vraagt over deze vluchten informatie op bij de betreffende luchtvaartmaatschappij over de oorzaak van de vertraagde landingen. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden controleert en onderzoekt de ILT alleen als daarvoor aanleiding bestaat (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

### Resultaten

In de nu volgende tabel staan alle *nachtvluchten* zoals RTHA die aan de ILT gerapporteerd heeft. Een gedeelte van deze nachtvluchten heeft de ILT steekproefsgewijs gecontroleerd en waar nodig onderzocht.

#### Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2018	43	0	0	0	0	3	0	21	8	1	0	0	76
December 2018	26	0	1	0	0	4	1	8	10	2	1	3	56
Januari 2019	18	0	0	0	0	5	1	19	8	2	0	0	53
Februari 2019	26	0	0	0	0	3	0	13	8	1	0	0	51
Maart 2019	29	0	0	0	0	4	0	23	16	0	0	1	73
April 2019	42	0	0	0	0	18	4	19	22	4	0	2	111
Mei 2019	46	0	0	0	1	3	2	39	48	9	0	2	150
Juni 2019	50	1	0	0	1	2	3	28	55	9	0	0	149
Juli 2019	62	0	0	0	1	7	5	28	33	12	0	0	148
Augustus 2019	39	0	1	0	1	2	0	30	43	2	0	0	118
September 2019	32	0	0	0	1	9	8	27	44	11	0	0	132
Oktober 2019	42	0	0	0	0	4	1	25	20	4	0	5	101
Totaal 2018-2019	455	1	2	0	5	64	25	280	315	57	1	13	1218

Uit de nachtvluchtentabel blijkt dat het aantal nachtvluchten over het gehele gebruiksjaar 2019 met 68 vluchten is afgenomen ten opzichte van het gebruiksjaar 2018. Deze afname is het gevolg van minder nachtvluchten van de traumaheli en minder nachtvluchten door zakelijk en commercieel vliegverkeer. Opvallend is de afname van het aantal nachtvluchten door het commerciële vliegverkeer in de periode 24:00 uur tot 01:00 uur.



#### *Onderzochte nachtvluchten*

Speciale aandacht is besteed aan 5 *vertraagde starts na 23:00 uur* die RTHA aan de ILT gemeld heeft.

Op 26 mei 2019 is een vliegtuig dat om 22:30 uur klaar stond om te vertrekken, om 23:02 uur vertrokken. De oorzaak van deze vertraging was een storing in het verkeersleidingssysteem, waardoor geen toestemming kon worden gegeven om de vlucht te laten vertrekken.

Op 19 juni 2019 is een vliegtuig dat 22:45 uur klaar stond om te vertrekken, om 23:33 uur vertrokken. De oorzaak van deze vertraging was dat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft. Dit als gevolg van verkeersleidingsproblemen in het Belgische luchtruim.

Op 12 juli 2019 is een vliegtuig dat om 22:35 uur klaar stond om te vertrekken, om 23:12 uur vertrokken. De oorzaak van deze vertraging was dat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft.

Op 7 augustus 2019 is een vliegtuig dat om 22:25 uur klaar stond om te vertrekken, om 23:18 uur vertrokken. De oorzaak van deze vertraging was dat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft. Dit als gevolg van verkeersleidingsproblemen in het Spaanse luchtruim.

Op 10 september is een vliegtuig dat om 22:46 uur klaar stond om te vertrekken, om 23:13 vertrokken. De oorzaak van deze vertraging was dat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft. Dit als gevolg van verkeersleidingsproblemen in Zuid-Europa in verband met slecht weer.

In alle 5 de gevallen is voldaan aan 1 van de voorwaarden om tussen 23:00 uur en 24:00 uur te mogen starten (zie artikel 4.4c).

Daarnaast heeft de ILT de 57 *landingen* die *tussen 24:00 uur en 01:00 uur* hebben plaatsgevonden onderzocht. Daarbij heeft de ILT geen overtredingen geconstateerd.

#### *Maatregelen Transavia*

In de vorige handhavingsrapportage is aangegeven dat de ILT overleg zou voeren met Transavia in verband met de toename van het aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2018. Dit om te bezien of er mogelijkheden zijn om het aantal nachtvluchten op RTHA zoveel mogelijk te beperken. Het overleg, waaraan ook RTHA heeft deelgenomen, heeft plaatsgevonden op 19 december 2018. In dit overleg heeft Transavia onder meer aangegeven dat gedurende de winterperiode een reserve vliegtuig op RTHA aanwezig zou zijn en dat bekeken zou worden of een aantal schematijden zouden kunnen worden vervroegd.

Op 7 juli 2019 heeft de ILT informatie van Transavia ontvangen over de situatie t/m juni 2019. Daarin heeft Transavia geconcludeerd dat de genomen maatregelen nog geen zichtbaar effect hebben gehad op de aantallen nachtvluchten tussen 23:00 uur en 24:00 uur. Wel bleek bij nadere bestudering dat de vertragingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur over het algemeen korter waren dan in het gebruiksjaar 2018. Daarnaast was er een duidelijke afname van het aantal nachtvluchten tussen 24:00 uur en 01:00 uur, met name in de maanden mei en juni.

Hierbij heeft meegespeeld dat er minder stakingen van luchtverkeersleiders en grondpersoneel in Zuid-Europa zijn geweest dan in het gebruiksjaar 2018.

### **3.2 Circuitvluchten**

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

#### *Resultaten*

Bij alle circuitvluchten die de ILT in voorgaande gebruiksjaaren heeft onderzocht zijn geen overtredingen geconstateerd. In verband hiermee controleert en onderzoekt de ILT circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog maar wanneer de ILT hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2019 heeft de ILT geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.

### **3.3 Militair gebruik**

Incidenteel gebruik van de luchthaven door militair vliegverkeer is toegestaan (zie artikel 6 van de Omzettingsregeling).

#### *Resultaten*

Uit gegevens van RTHA blijkt dat in het gebruiksjaar 2019 in totaal 168 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 13 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1).

## 4 Geluidsnormen

Voor RTHA gelden geluidsnormen in handhavingspunten (zie artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling). Het treft hier in totaal zes handhavingspunten. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de zes wettelijke handhavingspunten nog twee monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Deze spelen in de formele handhaving geen rol.

### *Maatregelen ILT n.a.v. gebruiksjaar 2018*

In het gebruiksjaar 2018 is de geluidsnorm van een handhavingspunt bij Schiedam (handhavingspunt 6) overschreden. In verband hiermee heeft de ILT op 14 maart 2019 maatregelen aan RTHA opgelegd. Deze maatregelen hadden tot doel te voorkomen dat de geluidsnorm van handhavingspunt 6 in het gebruiksjaar 2019 opnieuw zou worden overschreden.

De belangrijkste maatregel van de ILT was dat op 1 oktober 2019 de berekende hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 niet meer dan 88% van de geluidsnorm mocht zijn. Ook moest RTHA uiterlijk 1 april 2019 een plan indienen om te laten zien hoe RTHA dit zou gaan realiseren. Op 29 maart 2019 heeft de ILT dit plan van RTHA ontvangen, waarmee aan deze eis van de ILT is voldaan. Volgens dit plan zou RTHA baansturing instellen als de (voor het eind van het gebruiksjaar) verwachte hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 meer dan 90% zou zijn. Deze baansturing houdt in, dat dan zoveel mogelijk vanuit noordoostelijke richting zou worden geland om handhavingspunt 6 te ontzien. Tevens zou RTHA aanvullende maatregelen nemen als de verwachte hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 meer dan 97% zou zijn. Verder moest RTHA vanaf 1 mei 2019 niet meer per kwartaal, maar per maand geluidgegevens aan de ILT leveren. Ook aan deze maatregel heeft RTHA voldaan. Vanaf 15 mei 2019 heeft RTHA tweewekelijks geluidgegevens aan de ILT geleverd, waardoor de geluidsontwikkeling in handhavingspunt 6 nog beter in de gaten kon worden gehouden.

### *Baansturing RTHA*

Op 15 mei 2019 was de verwachte hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 meer dan 90% (91%). In verband hiermee heeft RTHA op 20 mei 2019 bovengenoemde baansturing ingesteld. De baansturing heeft 4 maanden geduurd. In deze periode is de verwachte hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 niet meer dan 92,3% geweest. Hierdoor was het voor RTHA niet noodzakelijk aanvullende maatregelen te nemen. Op 23 september 2019 is de baansturing weer beëindigd toen bleek dat de verwachte hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 al een aantal weken minder dan 90% was. Op 1 oktober 2019 bedroeg de feitelijke hoeveelheid geluid in handhavingspunt 6 ongeveer 82%. Dat is ruim binnen de eis van 88% die de ILT in haar maatregelenpakket had gesteld.

### **Resultaten**

In de nu volgende tabel staan voor de zes handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling vastgelegde geluidsnorm en de voor deze handhavingspunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidsbelasting) voor het gebruiksjaar 2019. Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de  $L_{den}$ , uitgedrukt in de geluidsmaat dB(A). In de laatste kolom van de tabel is de berekende geluidsbelasting omgerekend naar procenten capaciteitsverbruik. Hierdoor is duidelijker hoever de berekende geluidsbelasting in de zes handhavingspunten onder de geluidsnorm is uitgekomen.

*Geluidsnormen handhavingspunten en berekende geluidsbelasting tot en met 31 oktober 2019*

Hh-punt	Locatie	Geluidsnorm in dB(A) $L_{den}$	Berekende geluidsbelasting in dB(A) $L_{den}$	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	68,23	90,0%
2	Baankop 24	69,95	69,62	95,3%
3	Bergschenhoek	54,36	53,88	91,2%
4	Schiebroek	53,98	51,21	52,7%
5	Overschie	55,01	52,54	57,0%
6	Schiedam	53,89	53,36	92,0%

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2019 niet overschreden zijn. Ook blijkt hieruit dat de baansturing van RTHA voldoende is geweest om te voorkomen dat de geluidsnorm van handhavingspunt 6 in het gebruiksjaar 2019 opnieuw zou worden overschreden.

## 5 Vertrekroutes

Gezagvoerders van vliegtuigen moeten ervoor zorgen dat de voor RTHA geldende vertrekroutes worden gevolgd (zie Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam). Hierdoor wordt geluidoverlast voor de omwonenden van RTHA zoveel mogelijk beperkt. De gezagvoerders mogen alleen van de vertekroute afwijken als dat in het belang van de veiligheid nodig is of als Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) daartoe een opdracht (instructie) gegeven heeft. Het komt regelmatig voor dat LVNL een instructie geeft om vroegtijdig van de vertekroute af te wijken. Met name in het geval dat er in het luchtruim van RTHA vliegtuigen vliegen die vanuit het zuiden op Schiphol moeten landen. Aan de instructies van LVNL om van de vertekroute af te wijken zijn geen beperkingen gesteld. Wel heeft de ILT met LVNL de afspraak gemaakt dat LVNL de vliegtuigen tot een vlieghoogte van 3000 voet (ongeveer 900m) zoveel mogelijk op de vertekroute houdt. Dit is ook de vlieghoogte tot waar de ILT de afwijkingen van de vertekroutes controleert en handhaaft.

### *Resultaten*

De ILT heeft in het gebruiksjaar 2019 in totaal 164 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3000 voet van een vertekroute zijn afgeweken. Een aantal hiervan (10) waren vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de DCMR zijn onderzocht.

Het onderzoek van de ILT heeft als resultaat opgeleverd dat in 2 gevallen vliegtuigen zonder geldige reden van de vertekroute zijn afgeweken. In verband hiermee heeft de ILT aan 2 luchtvaartbedrijven een waarschuwingsbrief gestuurd. Daarbij hebben zich geen veiligheidsrisico's voorgedaan. In alle andere (162) gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van LVNL, met name in verband met ander vliegverkeer in de nabijheid van RTHA en bepaalde weersomstandigheden.

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLenT

April 2020