

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2020

Handhavingsrapportage
Rotterdam The Hague Airport 2020

Datum 21 januari 2021

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
Toezicht en opsporing
Toezicht milieu
Luchtkwaliteit en emissies

Vestiging Amsterdam
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

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

Inhoud

Samenvatting 9

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

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 die gaan over het gebruik van de vertekroutes. Die regels zijn ingesteld zodat er 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 2020 (1 november 2019 tot en met 31 oktober 2020).

Uit de handhavingsrapportage blijkt dat de coronamaatregelen die de regering in 2020 genomen heeft, van veel invloed zijn op het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA. De gevolgen hiervan voor het gebruiksjaar 2020 zijn met name zichtbaar bij de berekende geluidbelasting in handhavingspunten en het aantal nachtvluchten. Deze bijzondere situatie zorgt ervoor dat de resultaten voor het gebruiksjaar 2020 sterk afwijken van de resultaten voor het gebruiksjaar 2019.

Belangrijkste resultaten en acties

- De geluidsnormen zijn niet overschreden.
- Er zijn 809 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn er 409 minder dan in het gebruiksjaar 2019. Van de 809 nachtvluchten hadden 582 vluchten betrekking op spoedeisend maatschappelijk verkeer. Van de 809 nachtvluchten heeft de ILT er 8 onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen overtredingen zijn geweest.
- De ILT heeft geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.
- Er zijn 140 militaire vluchten op de luchthaven geweest, waarvan 9 in de nacht.
- De ILT heeft 71 afwijkingen van vertekroutes onderzocht. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding voor 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 voor militair gebruik. Deze normen en regels staan in de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling).

Daarnaast moet het grote vliegverkeer (waaronder ook zakenjets) zich houden aan de vertrekroutes. Die 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 tussen 24:00 uur en 01:00 uur 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 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 (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 2020 (1 november 2019 tot en met 31 oktober 2020).

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.

De ILT heeft vastgesteld dat RTHA tijdig alle kwartaalgegevens heeft aangeleverd.

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 2020, waaronder militaire vluchten;
- c. periodiek informatie van Transavia ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 24:00 uur 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 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 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 buiten de nachtperiode controleert en onderzoekt de ILT alleen als daarvoor aanleiding is (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

Resultaten

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

Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4										Artikel 6	Totaal	
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i		Militair
November 2019	27	0	0	0	0	4	1	19	5	0	0	0	56
December 2019	30	0	0	0	0	7	2	13	6	3	0	0	61
Januari 2020	27	0	0	0	0	3	0	17	6	0	0	0	53
Februari 2020	39	0	0	0	0	1	2	12	13	2	0	1	70
Maart 2020	32	0	0	0	0	2	0	12	6	1	0	0	53
April 2020	45	0	0	0	0	2	0	10	0	0	0	0	57
Mei 2020	57	0	0	0	0	10	0	5	0	0	0	0	72
Juni 2020	66	0	0	0	0	0	1	16	0	0	1	4	88
Juli 2020	62	0	0	0	0	4	0	17	3	1	1	2	90
Augustus 2020	60	0	0	0	0	5	0	9	1	0	0	0	75
September 2020	51	0	2	0	0	6	0	17	0	1	0	1	78
Oktober 2020	37	0	2	0	0	1	0	14	1	0	0	1	56
Totaal 2019-2020	533	0	4	0	0	45	6	161	41	8	2	9	809

Uit de tabel blijkt dat het totale aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2020 op 809 uitgekomen is. Dat zijn er 409 minder dan in het gebruiksjaar 2019. Deze afname (-34%) is met name het gevolg van minder nachtvluchten door het grote commerciële vliegverkeer vanaf maart 2020 als gevolg van de coronamaatregelen van de regering. Bezien over de periode april 2020 t/m oktober 2020 was de afname ten opzichte van dezelfde periode in 2019 zelfs -43%. Uit de tabel blijkt verder dat van de 809 nachtvluchten, 582 vluchten (72%) betrekking hebben op spoedeisend maatschappelijk verkeer, waarvan 533 vluchten door de traumahelikopter.

Dit betekent dat 66% van de nachtvluchten veroorzaakt is door de traumahelikopter. Opvallend daarbij is dat het aantal nachtvluchten met de traumahelikopter ook nog eens met 18% is toegenomen ten opzichte van het gebruiksjaar 2019.

Onderzochte nachtvluchten

De ILT heeft 8 vluchten onderzocht die *tussen 24:00 uur en 01:00 uur* op RTHA zijn geland. Van deze vluchten waren er 5 die aan de uitzonderingscriteria voor landingen tussen 24:00 en 01:00 uur voldeden, waardoor deze nachtlandingen rechtmatig waren. De overige 3 voldeden *niet* aan de uitzonderingscriteria voor landingen tussen 24:00 en 01:00 uur.

Op 12 december 2019 was een vlucht vertraagd omdat op de heenreis een passagier overleed en de lokale autoriteiten veel tijd nodig hadden om de zaak af te wikkelen en het vliegtuig vrij te geven voor de retourvlucht.

Op 31 december 2019 was een vlucht vertraagd door een medisch noodgeval op de terugreis, waarvoor het vliegtuig een tussenlanding moest maken.

Op 25 september 2020 was een vlucht vertraagd omdat op de heenreis naar een andere luchthaven moest worden uitgeweken. Reden was dat tijdens de heenreis bleek dat de parkeerplaats op de luchthaven van bestemming door het regeringsvliegtuig werd ingenomen. Deze vertraging kon op de terugreis van het vliegtuig niet worden ingehaald.

In alle 3 de gevallen heeft de ILT geoordeeld dat sprake was van een overmachtssituatie en heeft de ILT de betreffende vluchten *niet* als een overtreding aangemerkt.

Dit alles betekent dat de ILT bij de nachtvluchten tussen 24:00 en 01:00 uur geen overtredingen heeft geconstateerd.

Maatregelen Transavia

De ILT controleert of luchtvaartmaatschappijen die van RTHA gebruik maken, zich aan de milieuregels houden. Gebeurt dat niet, dan treedt de ILT handhavend op. De meeste commerciële vluchten op RTHA worden door Transavia uitgevoerd. Daarbij komt het regelmatig voor dat Transavia landingen na 23:00 uur uitvoert. Deze nachtlandingen zijn tot 00:00 uur zondermeer toegestaan. Ook mag Transavia onder bepaalde voorwaarden tussen 24:00 uur en 01:00 uur landingen op RTHA uitvoeren. Omdat de omgeving van RTHA veel last heeft van nachtlandingen van commercieel vliegverkeer heeft de ILT aan Transavia gevraagd om op vrijwillige basis maatregelen te nemen om het aantal nachtvluchten zoveel mogelijk te beperken. Daar heeft Transavia gehoor aan gegeven. Sinds 2019 ontvangt de ILT regelmatig informatie van Transavia over de genomen maatregelen.

Op 21 oktober 2020 heeft de ILT een rapportage van Transavia ontvangen over de nachtvluchten t/m augustus 2020. Daarin heeft Transavia aangegeven dat in februari 2020, als gevolg van extreem weer (meerdere krachtige stormen), relatief veel aankomsten tussen 23:00 uur en 00:00 uur hebben plaatsgevonden door vertragingen overdag bij vertrek vanaf RTHA. In haar rapportage heeft Transavia aangegeven dat geanticipeerd is op mogelijke vertragingen als gevolg van tekorten bij de luchtverkeersleiding. Transavia heeft dat gedaan door meer dan in eerdere jaren de laatste aankomsten op RTHA zo ver mogelijk voor 23:00 uur te plannen en door overdag, waar mogelijk, meer ruimte in de schema's te reserveren ten behoeve van reservecapaciteit.

Daarnaast heeft Transavia, door vraaguitval als gevolg van de coronamaatregelen, een aantal aankomende vluchten naar een iets vroeger tijdstip kunnen verplaatsen.

De ILT waardeert de maatregelen die Transavia genomen heeft om het aantal nachtvluchten zoveel mogelijk te beperken, maar heeft daar verder geen oordeel over omdat Transavia de maatregelen op vrijwillige basis genomen heeft.

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.

Daarom controleert en onderzoekt de ILT circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2020 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 2020 in totaal 140 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 9 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dat zijn er 28 minder dan in het gebruiksjaar 2019.

4 Geluidsnormen

Voor RTHA gelden geluidsnormen in handhavingspunten (zie artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling). Er zijn in totaal 6 handhavingspunten. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de 6 wettelijke handhavingspunten nog 2 monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Deze spelen in de formele handhaving geen rol.

Resultaten

In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling vastgelegde geluidsnorm en de voor deze handhavingspunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidsbelasting) voor het gebruiksjaar 2020. 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 het percentage capaciteitsverbruik. Hierdoor is duidelijker hoever de berekende geluidsbelasting in de 6 handhavingspunten onder of boven de geluidsnorm is uitgekomen.

Geluidsnormen handhavingspunten en berekende geluidsbelasting tot en met 31 oktober 2020

Hh-punt	Locatie	Geluidsnorm in dB(A) L_{den}	Berekende geluidsbelasting in dB(A) L_{den}	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	65,56	47,8%
2	Baankop 24	69,95	67,21	53,2%
3	Bergschenhoek	54,36	51,64	53,5%
4	Schiebroek	53,98	47,47	22,3%
5	Overschie	55,01	49,26	26,6%
6	Schiedam	53,89	50,91	50,4%

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2020 niet overschreden zijn. De hoogste geluidbelasting heeft plaatsgevonden in handhavingspunt 3, met een capaciteitsverbruik van 53,5%. In het gebruiksjaar 2019 was in dit handhavingspunt nog sprake van een capaciteitsverbruik van 91,2%. Ook blijkt uit deze gegevens dat in handhavingspunt 6 in Schiedam, waar zich in het gebruiksjaar 2018 een geluidnormoverschrijding heeft voorgedaan, het capaciteitsverbruik niet verder gekomen is dan 50,4%, terwijl dat in het gebruiksjaar 2019 nog 92,0% was.

De sterke afname van de geluidbelasting in de 6 handhavingspunten is voornamelijk het gevolg van de sterke afname van het aantal vluchten door het grote commerciële vliegverkeer vanaf maart 2020 als gevolg van de coronamaatregelen van de regering. Het gaat hier om een afname van 53% ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. De sterkste percentuele afname van dit vliegverkeer vond plaats in de nacht (-57%).

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 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. 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 vertrekroute 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 vertrekroute houdt. Dit is ook de vlieghoogte tot waar de ILT de afwijkingen van de vertrekroutes controleert en handhaaft.

Resultaten

De ILT heeft in het gebruiksjaar 2020 in totaal 71 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3000 voet van een vertrekroute zijn afgeweken. Een aantal hiervan (7) waren vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) zijn onderzocht.

Het onderzoek van de ILT heeft als resultaat dat in geen van de onderzochte gevallen een vliegtuig zonder geldige reden van de vertrekroute is afgeweken. In alle 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

Januari 2021