



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2018



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2018

Datum

11 februari 2019

Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

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	Wettelijk kader 11
1.2	Handhavingssystematiek 12
2	Gegevensverstrekking 13
3	Toezicht naleving regels 15
3.1	Openstelling luchthaven 15
3.2	Circuitvluchten 18
3.3	Militair gebruik 18
4	Toezicht naleving grenswaarden 19
5	Toezicht vertrekroutes 21

Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gelden milieubepalingen in de vorm van grenswaarden voor de geluidbelasting en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor RTHA nog regels die gaan over het gebruik van de uitvliegroutes, zodanig dat zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) ziet erop toe dat de regels en de grenswaarden voor de geluidbelasting door de exploitant en de gebruikers van de luchthaven worden nageleefd. Indien de regels of grenswaarden niet worden nageleefd, dan kan de Inspectie bestuursrechtelijk optreden.

Na afloop van ieder gebruiksjaar (de periode 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar) stelt de Inspectie een handhavingsrapport op waarin de resultaten van het toezicht staan. De nu voorliggende handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2018 (1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018).

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie over het gebruiksjaar 2018 zijn, dat:

- de grenswaarde voor de geluidbelasting in één handhavingspunt overschreden is;
- in totaal 1286 nachtvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden;
- bij één nachtvlucht een overtreding is geconstateerd omdat na 00.00 uur een landing is uitgevoerd met een vliegtuig dat niet aan de geluidseisen van 'hoofdstuk 4 vliegtuigen' voldeed;
- deze overtreding niet tot een actie van de Inspectie heeft geleid omdat de exploitant de havendienst er al op aangesproken had om hier strenger op toe te zien;
- in totaal 187 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 9 in de nacht;
- twee luchtvaartmaatschappijen onrechtmatig van de uitvliegroute zijn afgeweken en hiervoor een waarschuwingsbrief hebben ontvangen;
- alle andere (194) onderzochte afwijkingen van uitvliegroutes het gevolg waren van aanvullende instructies van LVNL.

In verband met bovengenoemde overschrijding van een grenswaarde voor de geluidbelasting heeft de Inspectie een oorzaakanalyse uitgevoerd op basis waarvan besloten is om aan RTHA een maatregel op te leggen.

1 Inleiding

1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk (milieu-)kader voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is Hoofdstuk 8 (Titel 8.4 en 8A.5) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. De Omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment dat voor RTHA een luchthavenbesluit is vastgesteld.

Op grond van artikel 8a50b van de Wet luchtvaart kan door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de Minister), op aanvraag van de exploitant van een luchthaven, ontheffing worden verleend van een regel die met het oog op de geluidbelasting is opgenomen in een luchthavenbesluit of luchthavenregeling voor een luchthaven van nationale betekenis.

Op grond van artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.46, van de Wet luchtvaart, kan de Minister een vrijstelling verlenen van een regel of een grenswaarde voor geluid vervangen door een andere grenswaarde indien ten gevolge van groot onderhoud van een baan of door een bijzonder voorval het normale gebruik van de luchthaven ernstig wordt belemmerd.

Op grond van artikel 8.71a, onder verwijzing naar artikel 8.23a, van de Wet luchtvaart, kan de Minister een grenswaarde voor de geluidbelasting in een bepaald punt vervangen door een andere grenswaarde in verband met een experiment.

Op grond van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart dient door de Minister elk jaar een verslag te worden uitgebracht over de in de Wet luchtvaart en de Omzettingsregeling vastgelegde milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij om de bevindingen van de Inspectie met betrekking tot de naleving van de milieuregels en de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten door de exploitant van de luchthaven (hierna: de exploitant) en de gebruikers van RTHA over de periode van een gebruiksjaar. Voor RTHA geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

In de nu voorliggende handhavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2018 (1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018).

In de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart door de exploitant aan de Inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van de Omzettingsregeling te kunnen handhaven. In de Regeling burgerluchthavens is tevens vastgelegd over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Op grond van artikel 13, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens bestaat voor de Inspectie de mogelijkheid om in het geval van een dreigende overschrijding van een in de Omzettingsregeling opgenomen grenswaarde een andere termijn te bepalen waarbinnen de gegevens aan de Inspectie moeten worden verstrekt.

1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de Inspectie heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling en de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam. De handhavingssystematiek die wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Grenswaarden zijn gericht tot de sectorpartijen gezamenlijk. Het naleven van grenswaarden is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de exploitant en de gebruikers van de luchthaven.

Zodra de Inspectie constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de Minister een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.45, van de Wet luchtvaart.

De maatregel van de Minister richt zich tot die partij die het in zijn macht heeft de overschrijding tegen te gaan. Vanwege de gezamenlijke verantwoordelijkheid is de schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding in het gebruiksjaar waarin de overschrijding zich heeft voorgedaan niet meer ongedaan kan worden gemaakt, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daarop volgende gebruiksjaar door de minister worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dan dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

Regels zijn gericht tot één bepaalde sectorpartij. De sectorpartij tot wie de regel gericht is, is verplicht die regel ook na te leven. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.44, vierde lid, en daarmee naar de artikelen 8.19 tot en met 8.21, van de Wet luchtvaart. Daarbij is tevens bepaald dat van de regels mag worden afgeweken, indien dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom worden opgelegd.

2 Gegevensverstrekking

Op grond van de Regeling burgerluchthavens moet de exploitant gegevens verstrekken over de geluidbelasting in handhavingspunten en de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

In bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is aangegeven over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt.

Het toezicht en de handhaving door de Inspectie is gebaseerd op de gegevens zoals die door de exploitant moeten worden aangeleverd. Daarnaast beschikt de Inspectie over een vliegtuigvolgsysteem waarmee de gegevens van de exploitant kunnen worden gecontroleerd. Dit systeem wordt ook gebruikt voor de handhaving van de vertrekprocedures.

Resultaten

De Inspectie heeft vastgesteld dat de exploitant voor wat betreft de volledigheid en tijdigheid van de gegevensverstrekking heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd.

3 Toezicht naleving regels

Het toezicht op de naleving van de regels betreft:

- de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt, ingedeeld in perioden waarbinnen vliegtuigbewegingen op de luchthaven hebben plaatsgevonden;
- de uitvoering van circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten;
- militair gebruik.

De volgende drie paragrafen beschrijven de resultaten van dit toezicht.

3.1 Openstelling luchthaven

In artikel 4, eerste lid, onderdeel a, van de Omzettingsregeling is aangegeven voor welke categorieën vliegtuigen het gebruik van de luchthaven in de periode van 18:00 uur tot 08:00 uur niet is toegestaan. In artikel 4, derde lid, is aangegeven binnen welke tijdsperioden en voor welke categorieën vliegtuigen het eerste lid, onderdeel a, niet geldt.

In artikel 4, eerste lid, onderdeel b, van de Omzettingsregeling is aangegeven voor welke categorieën vliegtuigen het gebruik van de luchthaven in de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur niet is toegestaan.

In artikel 4, tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat alle gebruiksbependingen zoals genoemd in het eerste lid niet gelden voor:

- luchtvaartuigen die in nood verkeren of die ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening zijn of worden ingezet;
- het uitvoeren van landingen met luchtvaartuigen waarbij sprake is van technische storingen of bijzondere meteorologische condities, waarbij uitwijken naar de luchthaven gerechtvaardigd is.

In artikel 4, vierde lid, onderdeel a t/m h is aangegeven in welke gevallen artikel 4, eerste lid, onderdeel b, niet geldt. Het betreft hier de zogenaamde extensieregeling voor de nacht, ook wel nachtrecht genoemd.

In artikel 4, vierde lid, is aangegeven dat artikel 4, eerste lid, onderdeel b niet geldt voor:

- luchtvaartuigen die gebruikt worden ten behoeve van de Politie en Kustwacht (artikel 4.4a);
- het uitvoeren van landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur plaatselijke tijd door vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van:
 - onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van het vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, of
 - vertragingen veroorzaakt door toekenning van ATC-slots (artikel 4.4b);
- het uitvoeren van starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur door vluchten die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van:
 - een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;
 - extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen; of

- een zodanige toekenning van ATC-slots op de luchthaven van bestemming dat de vlucht bij een vertrek vóór 23:00 uur plaatselijke tijd kunstmatig lang zou worden (artikel 4.4c);
- spoedeisende vluchten voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen (artikel 4.4d);
- positievluchten waarvan de landing na 06:00 uur plaatselijke tijd op de luchthaven plaatsvindt (artikel 4.4e);
- zakelijke overlandvluchten met luchtvaartuigen ingericht voor personenvervoer met een maximaal toegelaten totaal massa van ten hoogste 45 ton, waarvan de maximale binnenruimte waarvoor het bepaalde type luchtvaartuig toestemming is verleend ten hoogste 19 passagiersstoelen bevat, de stoelen voor de bemanning niet meegerekend (artikel 4.4f);
- het uitvoeren van landingen in de periode van 23:00 uur tot 24:00 uur plaatselijke tijd door:
 - hoofdstuk 3-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 10 EPN dB;
 - hoofdstuk 5-vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 10 EPN dB;
 - hoofdstuk 4-vliegtuigen; of
 - door een turboprop aangedreven vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa tussen de 6000 en 9000 kg (artikel 4.4g);
- het uitvoeren van landingen in de periode van 24:00 uur tot 01:00 uur plaatselijke tijd door in onderdeel g genoemde vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van:
 - een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting; -
 - extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de landing rechtvaardigen; of-
 - een onverwachte vertraging veroorzaakt door toekenning van een ATC-slot op de luchthaven van vertrek;

Voor vluchten uitgevoerd in de dag-nacht rand hanteert de Inspectie een handhavingsmarge van 2 minuten.

Alle vluchten die in de nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur) plaatsvinden worden door de Inspectie met het vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise gecontroleerd en waar nodig onderzocht. Dat laatste geldt in ieder geval voor vertraagde landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur. Voor deze vluchten wordt standaard bij de betreffende luchtvaartmaatschappij informatie opgevraagd over de precieze oorzaak van de vertraagde landingen. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden worden door de Inspectie alleen gecontroleerd en onderzocht als daarvoor aanleiding bestaat (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

Resultaten

In de nu volgende tabel staan alle nachtvluchten zoals die door de exploitant aan de Inspectie gerapporteerd zijn. Een gedeelte hiervan is door de Inspectie onderzocht, waarbij geen overtredingen zijn geconstateerd.

Een aantal nachtvluchten is in de tabel anders ingedeeld dan in voorgaande gebruiksjaren. Het betreft hier de vertraagde vluchten die tussen 23:00 uur en 00:00 uur op RTHA zijn binnengekomen.

In de vorige handhavingsrapportages waren die nog onder artikel 4.4b geplaatst, maar met ingang van het gebruiksjaar 2018 zijn de meeste nu onder artikel 4.4g geplaatst. Dit heeft te maken met het feit dat vrijwel alle commerciële vliegtuigen die van RTHA gebruik maken inmiddels voldoen aan de geluidseisen van 'hoofdstuk 4 vliegtuigen'.

Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2017	22	0	0	0	0	1	2	18	2	0	0	1	46
December 2017	31	0	0	0	1	5	0	16	6	1	1	0	61
Januari 2018	43	0	0	0	0	5	2	18	6	4	2	0	80
Februari 2018	35	0	0	0	0	7	0	11	11	2	0	3	69
Maart 2018	29	0	0	0	0	1	0	29	12	2	1	0	74
April 2018	35	0	0	0	0	9	3	9	19	3	0	2	80
Mei 2018	37	0	0	0	2	6	3	27	47	17	0	0	139
Juni 2018	67	0	0	0	0	4	2	50	61	20	1	2	207
Juli 2018	46	0	0	1	0	3	4	41	53	6	0	0	153
Augustus 2018	54	0	0	0	0	15	6	21	36	10	0	0	142
September 2018	48	0	0	0	0	1	4	25	35	6	0	0	119
Oktober 2018	30	0	0	0	0	5	4	38	31	7	0	1	116
Totaal 2017-2018	477	0	0	1	3	61	30	303	319	78	5	9	1286

Speciale aandacht is besteed aan drie vertraagde starts na 23:00 uur die door de exploitant aan de Inspectie gemeld zijn.

Op 11 december 2017 heeft een vertraagde start plaatsgevonden om 23:38 uur. Het betrof hier een vliegtuig dat onderweg was van Zagreb naar Brussel, vanwege sneeuw is uitgeweken naar RTHA en daar om 15:10 uur is geland. De bedoeling was dat het vliegtuig om 15:40 uur weer zou vertrekken naar Zagreb, wat niet door is gegaan omdat RTHA als gevolg van zware sneeuwval vanaf 15:30 uur gesloten was. In verband met deze sluiting, die tot 22:46 uur geduurd heeft, is het vliegtuig uiteindelijk na 23:00 uur vertrokken. De meldkamer van de DCMR is hiervan vooraf op de hoogte gesteld. Omdat extreme meteorologische omstandigheden (zware sneeuwval) de oorzaak van de vertraagde start was, is aan artikel 4.4c van de Omzettingsregeling voldaan.

Op 22 mei 2018 hebben twee vertraagde starts plaatsgevonden, de eerste om 23:19 uur en de tweede om 23:24 uur. Het betrof hier vliegtuigen die in de avond vertraagd waren binnengekomen, vóór 23:00 uur gereed waren om weer te vertrekken, maar door een verlaat ATC-slot als gevolg van een staking van luchtverkeersleiders in Frankrijk na 23:00 uur zijn vertrokken. Omdat de oorzaak van de vertraagde starts een verlaat ATC-slot was, is aan artikel 4.4c van de Omzettingsregeling voldaan.

Daarnaast heeft de exploitant aan de Inspectie gemeld dat er op 14 mei 2018 tussen 00:00 uur en 01:00 uur een Boeing 737-400 op RTHA is geland die mogelijk niet aan de geluidseisen van 'hoofdstuk 4 vliegtuigen' voldeed. Omdat de exploitant geen geluidscertificaat met daarin het geluidsniveau van het betreffende vliegtuig kon overleggen heeft de Inspectie geoordeeld dat het betreffende vliegtuig niet aan de geluidseisen van 'hoofdstuk 4 vliegtuigen' heeft voldaan en dat er derhalve sprake was van een overtreding van artikel 4.4g van de Omzettingsregeling. Omdat de exploitant de havendienst er al op aangesproken had om hier strenger op toe te zien, was er voor de Inspectie geen noodzaak (meer) om richting de exploitant handhavend op te treden. Inmiddels heeft de exploitant aan de Inspectie gemeld dat het met ingang van 1 november 2018 helemaal niet meer is toegestaan om met '*niet* hoofdstuk 4 vliegtuigen' commerciële vluchten op RTHA uit te voeren.

Uit de tabel blijkt dat het aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2018 hoger was dan in het gebruiksjaar 2017. In de eerste helft van het gebruiksjaar 2018 was dit met name het gevolg van een toename van het spoedeisende medische verkeer (m.n. de traumaheli). In de tweede helft van het gebruiksjaar 2018 was het hogere aantal nachtvluchten voornamelijk het gevolg van een toename van vertraagde vluchten door commercieel verkeer. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze toename voornamelijk het gevolg is geweest van verlate ATC-slots, met name in mei en juni 2018. Gedeeltelijk als gevolg van stakingen van luchtverkeersleiders in Frankrijk en gedeeltelijk als gevolg van meer slecht weer dagen (onweer) in Europa dan in voorgaande jaren.

Tegelijkertijd heeft de Inspectie vastgesteld dat ook in juli en augustus 2018, toen er geen stakingen van luchtverkeersleiders meer waren, meer nachtvluchten op RTHA hebben plaatsgevonden dan in dezelfde periode vorig jaar. Vanwege deze ontwikkeling zal de Inspectie binnenkort in overleg treden met Transavia, de luchtvaartmaatschappij die de meeste commerciële vluchten op RTHA uitvoert. Het doel van dit overleg is om te bezien of er mogelijkheden zijn om het aantal nachtvluchten op RTHA zoveel mogelijk te beperken. Bij dit overleg zal ook de exploitant worden betrokken.

3.2 Circuitvluchten

In artikel 5 van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen en binnen welke tijdsperioden circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht verboden zijn.

Resultaten

Bij alle circuitvluchten die de Inspectie in voorgaande gebruiksjaaren heeft onderzocht zijn geen overtredingen geconstateerd. In verband hiermee heeft de Inspectie reeds in de vorige handhavingsrapportage RTHA aangegeven dat circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog maar zullen worden gecontroleerd (en eventueel onderzocht) naar aanleiding van klachten. In het gebruiksjaar 2018 heeft de Inspectie geen klachten over les- en oefenvluchten ontvangen.

3.3 Militair gebruik

In artikel 6 van de Omzettingsregeling is aangegeven dat op de luchthaven incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen is toegestaan.

Resultaten

Uit gegevens van de exploitant blijkt dat in het gebruiksjaar 2018 in totaal 187 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 9 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1).

4 Toezicht naleving grenswaarden

In artikel 7 van de Omzettingsregeling is aangegeven dat in bijlage 1 bij deze regeling de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn vastgelegd. Het betreft hier in totaal zes handhavingspunten waarvan de eerste twee aan de koppen van de baan (de punten 06 en 24). Op grond van artikel X, eerste lid, van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) mag de geluidbelasting de in bijlage 1 vastgelegde grenswaarden niet te boven gaan.

Op verzoek van regiopartijen zijn er naast de zes wettelijke handhavingspunten nog twee monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Voor deze monitoringspunten zijn ook grenswaarden bepaald, maar deze spelen in de formele handhaving geen rol.

Resultaten

In onderstaande tabel staan voor de zes handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling vastgelegde grenswaarde en de feitelijke geluidbelasting aan het einde van het gebruiksjaar 2018.

Grenswaarden handhavingspunten en geluidbelasting t/m 31 oktober 2018

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde in dB(A) L_{den}	Geluidbelasting in dB(A) L_{den}	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	68,43	92,47%
2	Baankop 24	69,95	69,25	85,11%
3	Bergschenhoek	54,36	53,56	83,18%
4	Schiebroek	53,98	51,91	62,09%
5	Overschie	55,01	51,79	47,64%
6	Schiedam	53,89	54,60	117,76%

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de grenswaarde voor de geluidbelasting in handhavingspunt 6 in het gebruiksjaar 2018 met ongeveer 18% overschreden is.

Volgens de exploitant was er over de eerste helft van het gebruiksjaar 2018 (november 2017 t/m 30 april 2018) nog geen sprake van een dreigende overschrijding in handhavingspunt 6. Op dat moment was de verwachte geluidbelasting in handhavingspunt 6 tot het einde van het gebruiksjaar 2018 nog ongeveer 86% van de in dat handhavingspunt beschikbare geluidsruijme. Dit veranderde in mei 2018. In deze maand was het aandeel landingen vanuit het zuidwesten op baan 06, als gevolg van overwegend noordoostelijke wind, meer dan 78% van het totale aantal landingen. Veel hoger dan het langjarig gemiddelde van 33%. Hierdoor trad in handhavingspunt 6 een verslechtering op en kwam de verwachte geluidbelasting aan het einde van mei 2018 uit op ongeveer 102%, zo'n 2% meer dan de voor dat handhavingspunt beschikbare geluidsruijme.

Op 11 juli 2018 heeft de exploitant aan de Inspectie gemeld dat er sprake was van een dreigende overschrijding in handhavingspunt 6 en dat op 9 juni 2018 een stuurmaatregel genomen is om de geluidbelastingopbouw in dat handhavingspunt zoveel mogelijk te beperken. Deze stuurmaatregel betreft het zoveel mogelijk gebruik maken van baan 24 voor landingen vanuit het noordoosten, binnen de randvoorwaarde van een veilige vluchtuitvoering. De stuurmaatregel is tot stand gekomen in overleg met de luchtverkeersleiding (LVNL) en de op RTHA opererende luchtvaartmaatschappijen.

In verband met de dreigende overschrijding in handhavingspunt 6 heeft de exploitant in de tweede helft van het gebruiksjaar 2018, op eigen initiatief, maandelijks een berekeningsrapportage aan de Inspectie verstrekt. Uit deze maandrapportages blijkt dat de (verwachte) geluidbelasting in handhavingspunt 6, ondanks de stuurmaatregel, tot en met juli 2018 verder is toegenomen tot een maximum van 122,46%, ongeveer 22% meer dan de voor dat handhavingspunt beschikbare geluidsruimte. Hierdoor is de dreigende overschrijding in handhavingspunt 6 in augustus 2018 overgegaan in een feitelijke overschrijding. Daarna is de verwachte geluidbelasting in handhavingspunt 6 enigszins afgenomen tot 117,76% aan het einde van het gebruiksjaar, ongeveer 18% meer dan de voor dat handhavingspunt beschikbare geluidsruimte.

In artikel 8.70, tweede lid, van de Wet luchtvaart is bepaald dat de Minister in geval van een grenswaarde-overschrijding een maatregel voorschrijft (zie paragraaf 1.2). In verband hiermee heeft de Inspectie een oorzakaanalyse uitgevoerd. Deze oorzakaanalyse heeft uitgewezen dat de overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting in handhavingspunt 6 het gevolg is geweest van te veel landend verkeer vanuit het zuidwesten als gevolg van sterk afwijkende windcondities (veel noordoostelijke wind) in vergelijking met andere gebruiks jaren.

Oordeel Inspectie

De Inspectie is van oordeel dat er niet sprake is geweest van een overschrijding vanwege een unieke oorzaak. Weliswaar is sprake geweest van een onvoorzienbare bijzondere situatie, maar deze is niet zo uniek dat deze in het gebruiksjaar 2019 niet meer kan voorkomen.

In verband hiermee bestaat op basis van artikel 8.45 van de Wet luchtvaart voor de Minister een beginselplicht om tot handhaving over te gaan en een maatregel op te leggen. De procedure die daarbij wordt gevolgd is dat er eerst een voornemen voor een maatregel aan de exploitant van de luchthaven bekend wordt gemaakt. Hierop kan de exploitant dan zijn zienswijze geven, waarna over de maatregel een definitief besluit wordt genomen.

5 Toezicht vertrekroutes

In artikel 13 van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam van 2001 (hierna: de Aanwijzing) was als milieuregel opgenomen dat gezagvoerders van vliegtuigen de door de luchtverkeersleiding (lees: LVNL) opgedragen vertrekroute moesten volgen binnen het voor die vertrekroute vastgestelde tolerantiegebied. Dit tolerantiegebied begrenst de ruimte waarbinnen de gezagvoerder geacht wordt de vertrekroute te volgen. De vertrekroutes zijn zo bepaald dat bebouwing zoveel mogelijk gemeden wordt. De tolerantiegebieden zorgen ervoor dat het vliegtuig niet te ver van de vertrekroutes afwijkt, waardoor de geluidsoverlast voor omwonenden beperkt blijft.

Bij de overgang van de Aanwijzing naar de Omzettingsregeling is bovengenoemde milieuregel komen te vervallen. In de Toelichting van de Omzettingsregeling staat hierover het volgende: "Bepalingen omtrent routing en vluchtingvoering komen niet terug in de Omzettingsregeling. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van de luchthaven, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk blijft het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk."

Hoofdstuk 5 (artikel 5.9) van de Wet Luchtvaart verplicht gezagvoerders van vliegtuigen om bij een vlucht waaraan verkeersleiding wordt gegeven, de door de verkeersleiding opgedragen vertrekprocedure te volgen. Op deze manier wordt de luchtvaartveiligheid in het luchtruim geborgd. Tegen het niet naleven van deze verplichting kan bestuursrechtelijk worden opgetreden.

Artikel 5.9. van de Wet luchtvaart kent geen tolerantiegebieden omdat het een veiligheidsmaatregel en niet een milieumaatregel betreft. Ten tijde van de Aanwijzing is gebleken dat het gebruik van tolerantiegebieden een effectief instrument is bij de handhaving van vertrekroutes als het om de beperking van de geluidsoverlast voor omwonenden gaat. Om die reden is ervoor gekozen om het begrip "tolerantiegebieden" weer te introduceren door middel van een beleidsregel.

Deze "Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam" is op 16 december 2014 van kracht geworden (Stcrt. 2014, 36599). De beleidsregel is bedoeld om duidelijkheid te geven over de wijze waarop de Inspectie invulling geeft aan de handhaving van de voor deze luchthavens geldende vertrekroutes. Met de beleidsregel wordt aangegeven dat de Inspectie tolerantiegebieden hanteert om vast te stellen of de vertrekroutes correct gevolgd zijn. De vertrekroutes worden door de Inspectie gehandhaafd tot een vlieghoogte van 3000 voet.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2018 zijn door de Inspectie in totaal 196 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3000 voet van het tolerantiegebied van een vertrekroute zijn afgeweken. Een aantal hiervan (32) had betrekking op vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de DCMR zijn onderzocht.

Uit de onderzoeken met het vliegtuigvolgsysteem CASPER Noise van de Inspectie is gebleken dat in twee gevallen sprake is geweest van een onrechtmatige afwijking. In verband hiermee heeft de Inspectie aan twee operators een waarschuwingsbrief gestuurd. Alle andere (194) afwijkingen waren het gevolg van aanvullende instructies van LVNL, met name in verband met conflicterend verkeer of weer.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl | [@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)

Februari 2019