



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2015



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2015

Datum 24 december 2015

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/ Luchtvaart

Mercuriusplein 1-63, Hoofddorp
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

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

Inhoud

Samenvatting 7

1	Inleiding 9
1.1	Wettelijk kader 9
1.2	Handhavingssystematiek 9
2	Gegevensverstrekking 11
3	Toezicht naleving regels 13
3.1	Openstelling luchthaven 13
3.2	Circuitvluchten 14
3.3	Militair gebruik 14
4	Toezicht naleving grenswaarden 15
5	Toezicht vertrekprocedures 17

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Leefomgeving en Transport over het gebruiksjaar 2015 zijn, dat:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten niet overschreden zijn;
- in totaal 975 nachtvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarbij twee overtredingen zijn geconstateerd met betrekking tot starts na 23.00 uur;
- in verband met één van deze overtredingen een waarschuwingsbrief naar de betreffende luchtvaartmaatschappij is gestuurd;
- met betrekking tot circuitvluchten geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd;
- in totaal 294 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 20 in de nacht;
- alle onderzochte afwijkingen van tolerantiegebieden van vertrekprocedures het gevolg waren van aanvullende instructies van LVNL.

1 Inleiding

1.1 **Wettelijk kader**

Het wettelijk kader voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) wordt gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.4) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens.

Op grond van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart dient door de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) 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 Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie) met betrekking tot de naleving van de milieuregels en de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten door 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 2015 (1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015).

In de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart door de exploitant van de luchthaven (hierna: 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 inspecteur-generaal 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 inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling.

De handhavingssystematiek die door de Inspectie 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 alle op de luchthaven gevestigde sectorpartijen.

Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal 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 inspecteur-generaal 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 inspecteur-generaal 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.

Resultaten

De Inspectie heeft vastgesteld dat de exploitant voor wat betreft de volledigheid van de gegevensverstrekking wel en voor wat betreft de tijdigheid van de gegevensverstrekking niet (geheel) heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. Dit laatste betreft de rapportage van de exploitant over het tweede kwartaal van het gebruiksjaar 2015.

Op 13 mei 2015 heeft de Inspectie met betrekking tot de rapportage over het tweede kwartaal een verzoek om uitstel van de exploitant ontvangen in verband met verschillen tussen de analyseberekeningen en de handhavingsberekeningen. De Inspectie heeft hierop uitstel verleend.

Op 26 mei 2015 heeft de Inspectie de rapportage over het tweede kwartaal ontvangen. Daarbij is door de exploitant aangegeven dat de handhavingsberekeningen volgens bureau Adecs correct waren.

Later is vastgesteld dat er een fout in de Lden-tool zat. Deze fout is door bureau Adecs en het Nationaal Lucht- en ruimtevaartlaboratorium (NLR) gezamenlijk onderkend en opgelost.

Op verzoek van de Inspectie heeft de exploitant met betrekking tot de rapportage over het vierde kwartaal bevestigd dat de handhavingsberekeningen voor het gebruiksjaar 2015 met de meest recente versie van de Lden-tool zijn uitgevoerd en dat daarbij geen fouten of andere onvolkomenheden zijn geconstateerd. Op basis hiervan heeft de Inspectie de berekeningsresultaten over het gebruiksjaar 2015 geaccordeerd en vastgesteld.

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 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 tot 07:00 uur (de nachtperiode) niet is toegestaan. In artikel 4, vierde lid, is aangegeven in welke gevallen het eerste lid, onderdeel b, niet geldt (nachtregime).

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.

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

Alle vluchten die in de nachtperiode plaatsvinden worden door de Inspectie met het vliegtuigvolgsysteem CASPER gecontroleerd en waar nodig onderzocht. Vluchten die buiten de nachtperiode plaatsvinden worden door de Inspectie alleen gecontroleerd en onderzocht als daarvoor aanleiding bestaat (b.v. 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. Bij dit onderzoek zijn twee overtredingen geconstateerd.

De eerste overtreding betreft een vertraagde start in augustus 2015 die na 00.00 uur (om 00.25 uur) heeft plaatsgevonden. Op basis van informatie van de exploitant en een door de Inspectie uitgevoerde verificatie heeft de Inspectie bepaald dat de meteorologische omstandigheden die nacht dermate bijzonder/uitzonderlijk waren dat van een bestuursrechtelijke actie kon worden afgezien.

De tweede overtreding betreft een vertraagde start in september 2015 na 23.00 uur die niet voldeed aan de uitzonderingscriteria zoals genoemd in artikel 4, vierde lid, van de Omzettingsregeling RTHA. In verband hiermee heeft de Inspectie een waarschuwingsbrief naar de betreffende luchtvaartmaatschappij gestuurd.

Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2014	27	0	0	4	0	4	2	19	0	2	0	1	59
December 2014	10	0	0	17	1	1	1	14	0	3	0	4	51
Januari 2015	24	0	0	7	0	2	0	18	0	2	0	4	57
Februari 2015	22	0	0	5	0	7	1	14	0	2	0	0	51
Maart 2015	18	0	0	11	0	3	1	16	0	1	0	3	53
April 2015	26	0	0	16	0	6	1	17	0	6	1	0	73
Mei 2015	30	0	0	40	0	0	3	18	0	7	0	0	98
Juni 2015	36	0	0	24	0	8	1	42	0	4	0	5	120
Juli 2015	30	0	0	24	3	3	2	38	0	3	0	0	103
Augustus 2015	27	0	0	23	1*	12	4	40	0	4	0	0	111
September 2015	26	0	0	37	1	13	2	42	0	8	0	3	132
Oktober 2015	17	0	0	15	0	4	2	24	0	5	0	0	67
Totaal 2014-2015	293	0	0	223	6	63	20	302	0	47	1	20	975

*) Het betreft hier een start die na 00.00 uur (om 00.25 uur) heeft plaatsgevonden.

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

Er zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd.

3.3 Militair gebruik

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

Resultaten

Uit gegevens van de exploitant blijkt dat in het gebruiksjaar 2015 in totaal 294 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 20 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

Uit de gegevens van de exploitant over de feitelijke geluidbelasting blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten in het gebruiksjaar 2015 niet overschreden zijn.

In onderstaande tabel staan voor de zes handhavingspunten de in bijlage 1 van de Omzettingsregeling vastgelegde grenswaarde en de feitelijke geluidbelasting in het gebruiksjaar 2015.

Grenswaarden handhavingspunten en geluidbelasting t/m 31 oktober 2015

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde in dB(A) L _{den}	Geluidbelasting in dB(A) L _{den}	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	68,17	87,10%
2	Baankop 24	69,95	69,02	80,72%
3	Bergschenhoek	54,36	53,17	76,03%
4	Schiebroek	53,98	51,21	52,84%
5	Overschie	55,01	52,13	51,52%
6	Schiedam	53,89	53,76	97,05%

5. Toezicht vertrekprocedures

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 vertrekprocedures moesten volgen binnen het voor die vertrekprocedures vastgestelde tolerantiegebied.

De vertrekprocedures zijn zo vastgesteld dat bebouwing zoveel mogelijk wordt gemeden. Door het toepassen van tolerantiegebieden werd de bandbreedte van de vertrekprocedures, en daarmee de geluidsoverlast voor omwonenden, beperkt.

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 vertrekprocedures 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 vertrekprocedures. Met de beleidsregel wordt aangegeven dat de Inspectie tolerantiegebieden hanteert om vast te stellen of de vertrekprocedures waaraan gezagvoerders van vliegtuigen zich moeten houden, correct worden uitgevoerd.

Resultaten

In het gebruiksjaar 2015 zijn door de Inspectie in totaal 117 vluchten onderzocht die van de tolerantiegebieden van de vertrekprocedures waren afgeweken. Een aantal hiervan (18) had betrekking op vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de DCMR zijn onderzocht. Uit de onderzoeken is gebleken dat alle afwijkingen het gevolg waren van aanvullende instructies van LVNL.



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

www.ilent.nl | Twitter: @inspectieLeNT

December 2015