



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

# Handhavingsrapportage

## Rotterdam The Hague Airport 2016





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

## **Handhavingsrapportage**

### **Rotterdam The Hague Airport 2016**

Datum                      6 december 2016



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



## Inhoud

### **Samenvatting 7**

<b>1</b>	<b>Inleiding 9</b>
1.1	Wettelijk kader 9
1.2	Handhavingssystematiek 9
<b>2</b>	<b>Gegevensverstrekking 11</b>
<b>3</b>	<b>Toezicht naleving regels 13</b>
3.1	Openstelling luchthaven 13
3.2	Circuitvluchten 14
3.3	Militair gebruik 15
<b>4</b>	<b>Toezicht naleving grenswaarden 17</b>
<b>5</b>	<b>Toezicht vertrekprocedures 19</b>





## Samenvatting

De belangrijkste bevindingen van de Inspectie Leefomgeving en Transport over het gebruiksjaar 2016 zijn, dat:

- de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten niet overschreden zijn;
- in totaal 1029 nachtvluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarbij geen overtredingen zijn geconstateerd;
- met betrekking tot circuitvluchten geen overtredingen zijn geconstateerd;
- in totaal 289 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 12 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 en 8A.5) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens.

Op grond van artikel 8a50b van de Wet luchtvaart kan door de Minister van Infrastructuur en Milieu, op aanvraag van een 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 8.73 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 2016 (1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016).

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 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 tot 08:00 uur niet is toegestaan. In artikel 4, derde lid, is aangegeven binnen welke tijdsperiodes 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 gebruiksbepalingen 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 Noise 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. Speciale aandacht is besteed aan vertraagde starts na 23.00 uur.

Op 1 juni 2016 heeft een vertraagde start plaatsgevonden om 23.01 uur. Dit is binnen de door de Inspectie gehanteerde handhavingsmarge van 2 minuten.

Op 22 augustus 2016 heeft een vertraagde start plaatsgevonden om 23.03 uur. Op basis van informatie van de exploitant en een door de Inspectie uitgevoerde verificatie heeft de Inspectie vastgesteld dat het betreffende vliegtuig op tijd bij de baan was, maar moest wachten op een binnenkomende vlucht.

In verband hiermee heeft de Inspectie bepaald dat een bestuursrechtelijke actie achterwege kon blijven.

Op 15 september 2016 heeft een start plaatsgevonden om 23.15 uur. Het betrof hier een vlucht met supporters van Manchester United na een gespeelde wedstrijd tegen Feyenoord. Voor deze start in de nacht is op 13 september 2016 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een ontheffing verleend. Hierdoor was het mogelijk om de supporters zo snel mogelijk na de wedstrijd te laten vertrekken in verband met de openbare orde en veiligheid

Bij alle nachtvluchten die door de Inspectie zijn onderzocht zijn geen overtredingen geconstateerd.

#### *Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten*

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2015	19	0	0	6	0	6	0	25	0	2	0	0	58
December 2015	41	0	0	5	0	7	1	16	0	2	0	0	72
Januari 2016	33	0	0	6	0	0	0	21	0	0	0	0	60
Februari 2016	16	0	0	6	0	2	1	16	0	2	1	0	44
Maart 2016	19	0	1	11	0	6	2	19	0	2	0	1	61
April 2016	50	0	0	24	0	3	4	21	0	1	0	3	106
Mei 2016	29	0	0	28	0	0	2	21	0	9	0	1	90
Juni 2016	41	0	0	52	1	2	0	31	0	8	0	3	138
Juli 2016	40	0	0	35	0	6	2	30	0	3	0	1	117
Augustus 2016	40	0	0	24	1	2	5	34	0	0	0	1	107
September 2016	35	0	0	21	1	4	3	20	0	4	0	0	88
Oktober 2016	31	0	0	14	0	6	1	32	0	2	0	2	88
Totaal 2015-2016	394	0	1	232	3	44	21	286	0	35	1	12	1029

### **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**

In september en oktober 2016 hebben na 18.00 uur, in het kader van een les- of oefenvlucht, circuitvluchten met de traumahelikopter plaatsgevonden. Voor deze circuitvluchten is op 19 september 2016 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een ontheffing verleend. Dit in verband met de noodzaak om op RTHA verplichte (donker) trainingen en checks op de operationele traumahelikopter te kunnen uitvoeren.

Bij alle circuitvluchten die door de Inspectie zijn onderzocht zijn geen overtredingen 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 2016 in totaal 289 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 12 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 2016 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 2016.

*Grenswaarden handhavingspunten en geluidbelasting t/m 31 oktober 2016*

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde in dB(A) L <sub>den</sub>	Geluidbelasting in dB(A) L <sub>den</sub>	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	68,09	85,51%
2	Baankop 24	69,95	69,44	88,92%
3	Bergschenhoek	54,36	53,63	84,53%
4	Schiebroek	53,98	51,50	56,49%
5	Overschie	55,01	52,24	52,84%
6	Schiedam	53,89	53,66	94,84%



## 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 vluchttuitvoering 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 2016 zijn door de Inspectie in totaal 137 vluchten onderzocht die van de tolerantiegebieden van de vertrekprocedures waren afgeweken. Een aantal hiervan (16) 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](http://www.ilent.nl) | Twitter: @inspectieLeNT

December 2016