



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport 2017

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2017

Datum 7 december 2017

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 17
3.3	Militair gebruik 17
4	Toezicht naleving grenswaarden 19
5	Toezicht vertrekprocedures 21

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2017 | 7 december 2017

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen en acties van de Inspectie Leefomgeving en Transport over het gebruiksjaar 2017 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 174 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 5 in de nacht;
- één luchtvaartmaatschappij onrechtmatig van het tolerantiegebied van een vertrekprocedure is afgeweken en hiervoor een waarschuwingsbrief heeft ontvangen;
- alle andere onderzochte afwijkingen van tolerantiegebieden van vertrekprocedures het gevolg waren van aanvullende instructies van LVNL.

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 Minister, uitgevoerd door de inspecteur-generaal 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 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 2017 (1 november 2016 tot en met 31 oktober 2017).

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 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. 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 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 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. Dat laatste geldt in ieder geval voor vertraagde landingen tussen 00:00 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. Daarbij zijn geen overtredingen geconstateerd.

Speciale aandacht is besteed aan vertraagde starts na 23:00 uur.

Op 28 mei 2017 heeft een vertraagde start plaatsgevonden om 01:25 uur. Het betreft hier een vliegtuig dat onderweg was van München naar London-Gatwick en om 00:08 uur een tussenlanding op RTHA heeft gemaakt in verband met een medisch spoedgeval. Nadat het slachtoffer in kritieke toestand naar het ziekenhuis was gebracht en het vliegtuig was bijgetankt, heeft de exploitant van de luchthaven besloten om het vliegtuig met de resterende passagiers alsnog te laten vertrekken om de vlucht naar London-Gatwick te kunnen voortzetten. De meldkamer van de DCMR is vooraf van het late vertrek van het vliegtuig op de hoogte gesteld om eventuele vragen te kunnen beantwoorden.

De Inspectie heeft geoordeeld dat het hier een vlucht betreft waarop artikel 4, lid 2a, van de Omzettingsregeling van toepassing is omdat het gebruik van RTHA in de nacht heeft plaatsgevonden in het kader van medische hulpverlening.

Op 19 augustus 2017 heeft een vertraagde start plaatsgevonden om 23:29 uur. Uit informatie van de exploitant is gebleken dat de oorzaak van de vertraagde start een defect vliegtuig was waardoor de passagiers van dit vliegtuig moesten wachten op de komst van een vervangend vliegtuig. De exploitant van RTHA heeft dit vervangende vliegtuig na 23:00 uur laten vertrekken omdat de passagiers al meer dan vijf uur hadden moeten wachten. De exploitant heeft aangegeven dat de DCMR vooraf over de vertraagde start is geïnformeerd.

Omdat de oorzaak van de vertraagde start een defect vliegtuig was, is aan artikel 4, lid 4c, van de Omzettingsregeling voldaan.

Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

Maand	Artikel 4											Artikel 6	Totaal
	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	
November 2016	20	0	1	5	0	0	1	25	0	4	0	0	56
December 2016	22	0	0	7	0	0	1	19	0	2	0	0	51
Januari 2017	20	0	0	7	0	2	1	13	0	5	0	0	48
Februari 2017	18	0	0	8	0	1	1	14	0	2	0	0	44
Maart 2017	25	0	0	13	0	8	2	21	0	0	0	0	69
April 2017	45	0	2	26	0	0	1	16	0	3	0	0	93
Mei 2017	48	0	2	24	0	0	2	34	0	2	0	2	114
Juni 2017	44	0	2	27	0	2	0	41	0	3	0	0	119
Juli 2017	46	0	0	33	0	6	0	37	0	4	1	2	129
Augustus 2017	40	0	2	24	1	1	2	36	0	4	0	0	110
September 2017	30	0	0	40	0	8	2	21	0	4	2	1	108
Oktober 2017	34	0	0	16	0	1	4	30	0	3	0	0	88
Totaal 2016-2017	392	0	9	230	1	29	17	307	0	36	3	5	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

Bij alle circuitvluchten die door de Inspectie zijn onderzocht zijn geen overtredingen geconstateerd. Aangezien de afgelopen jaren geen enkele overtreding heeft plaatsgevonden, heeft de Inspectie besloten om circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog maar te controleren (en eventueel te onderzoeken) naar aanleiding van klachten.

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 2017 in totaal 174 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 5 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 2017.

Grenswaarden handhavingspunten en geluidbelasting t/m 31 oktober 2017

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde in dB(A) L _{den}	Geluidbelasting in dB(A) L _{den}	Percentage capaciteitsverbruik
1	Baankop 06	68,77	67,80	79,98%
2	Baankop 24	69,95	69,10	82,22%
3	Bergschenhoek	54,36	53,30	78,34%
4	Schiebroek	53,98	51,08	51,29%
5	Overschie	55,01	52,15	51,76%
6	Schiedam	53,89	53,51	91,62%

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten in het gebruiksjaar 2017 niet overschreden zijn.

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 vluchtingen 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 2017 zijn door de Inspectie in totaal 275 vluchten onderzocht die van de tolerantiegebieden van de vertrekprocedures waren afgeweken. Een aantal hiervan (17) 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 één geval sprake is geweest van een onrechtmatige afwijking. Het betreft hier een zakenvliegtuig dat bij de start in zuidwestelijke richting van de standaard vertrekprocedure is afgeweken zonder aanvullende instructie van LVNL.

In verband hiermee heeft de Inspectie aan de betreffende operator een waarschuwingsbrief gestuurd.

Alle andere afwijkingen waren het gevolg van aanvullende instructies van LVNL.



Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

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

December 2017