

# Beheersplan ter voorkoming van overschrijding handhavingpunt 6 Rotterdam The Hague Airport in gebruiksjaar 2019

Dit beheersplan is opgesteld naar aanleiding de maatregelenbrief van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) d.d. 14 maart 2019 met kenmerk ILT-2019/12288. Met dit beheersplan wordt invulling gegeven aan punt 2 van deze brief.

## Normale werkwijze

De normale werkwijze voor het monitoren van de geluidsbelasting bij Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is als volgt:

- Op basis van de vergunde geluidsruimte in de omzettingsregeling wordt middels slotcoördinatie het aantal slots in het gebruiksjaar bepaald. De door de overheid aangewezen slotcoördinator (SACN<sup>1</sup>) zorgt ervoor dat er niet meer slots worden uitgegeven dan het aantal slots dat de luchthaven opgeeft. Ook controleert SACN dat er geen vluchten in het segment handelsverkeer worden uitgevoerd zonder dat hiervoor het verplichte slot is afgegeven. Business en general aviation (hieronder vallen ook politie- en traumahelikopters en regerings en militaire vluchten) zijn vrijgesteld van slotaanvragen (maar wel meetellen in de geluidsbelasting).
- Iedere maand wordt uiterlijk 14 dagen na het eind van de maand met behulp van het Ldentool<sup>2</sup> de geluidsbelasting in de zes handhavingpunten zoals vastgelegd in de vigerende omzettingsregeling voor intern gebruik berekend.
- Indien uit bovenstaande berekening blijkt dat een handhavingpunt sterk verslechterd ten opzichte van de verwachte benutting van het handhavingpunt dan wordt onderzocht wat de oorzaak van deze verslechtering is.
- Indien hier aanleiding toe is dan worden maatregelen genomen om een verdere verslechtering te voorkomen. Deze maatregelen worden met de CRO<sup>3</sup> en omwonenden gedeeld.
- Indien er sprake is van dat de Zich Ontwikkende Geluidsbelasting (ZOG<sup>4</sup>) een benutting in enig handhavingpunt heeft van meer dan 100% dan wordt Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ingelicht en waar nodig maatregelen getroffen.
- Ieder kwartaal wordt de verplichte rapportage, die gegenereerd wordt middels het Ldentool, aan ILT opgestuurd.

---

<sup>1</sup> Stichting Airport Coördinatie Netherlands, de door de minister aangewezen slotcoördinator voor RTHA

<sup>2</sup> Software die door het ministerie ter beschikking gesteld wordt en welke verplicht gesteld is om de handhavingberekeningen meer uit te voeren

<sup>3</sup> CRO is Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport: een bij wet ingesteld gremium waarin alle belanghebbenden op en rond de luchthaven met elkaar overleggen over het gebruik van de luchthaven

<sup>4</sup> De zich ontwikkelende geluidsbelasting (ZOG) is de geluidsbelasting voor een heel gebruiksjaar waarbij de gerapporteerde periode wordt berekend aan de hand van het werkelijk verkeer, de rest van het gebruiksjaar wordt aangevuld met een prognose voor het verkeer in de overige maanden. Dit geeft het een inzicht in de verwachting voor het eind van het gebruiksjaar

In 2018 is gebleken dat de normale werkwijze die als sinds 2001 gebruikt wordt voor het eerst niet gewerkt heeft. Oorzaak hiervan was een ongewoon lange periode van aanhoudend krachtige oostenwind. Dit was de oorzaak van een extreem snelle verslechtering in handhavingspunt 6 bij Schiedam die ondanks tijdig signaleren en bijsturen geleid heeft tot een overschrijding van het handhavingspunt.

### Aanpassing van de werkwijze in gebruiksjaar 2019

Om een herhaling van de overschrijding die optrad in gebruiksjaar 2018 te voorkomen in gebruiksjaar 2019 eist ILT dat RTHA een beheersplan opstelt. Dit omdat ILT een herhaling van de extreme weersituatie die plaatsvond in 2018 niet kan uitsluiten.

RTHA gaat de voornoemde werkwijze gedurende het gebruiksjaar 2019 op de volgende punten aanvullen c.q. aanpassen:

#### Monitoring

- RTHA berekend binnen 5 werkdagen na afloop van een periode de geluidsbelasting, zowel de zich ontwikkelende geluidsbelasting (ZOG) als de feitelijke geluidsbelasting (FGB<sup>5</sup>) in de 6 handhavingspunten. Dit in plaats van de 14 dagen die er normaal maximaal voor staat. Hierdoor worden afwijkingen in het gebruik van de handhavingspunten eerder geconstateerd zodat ook eerder bijgestuurd kan worden.
- In eerste instantie is de rapportagefrequentie maandelijks. Zodra het Ldentool (in opdracht van het ministerie) is aangepast<sup>6</sup> wordt de berekening iedere twee weken uitgevoerd. Dit heeft, net als de eerste maatregel, het doel een afwijking in het gebruik van de handhavingspunten eerder te signaleren.
- Indien de ontwikkeling van geluidsbelasting daar aanleiding toe geeft, dan zal de luchthaven voor intern gebruik de geluidsbelasting op wekelijkse basis berekenen.

#### Sturing

Indien uit voornoemde monitoring blijkt dat de verslechtering van handhavingspunt 6 tot problemen kan leiden aan het eind van het gebruiksjaar 2019, gaat de luchthaven over tot sturingsmaatregelen.

In gebruiksjaar 2019 neemt RTHA de volgende sturingsmaatregelen:

- Indien en zolang de zich ontwikkelende geluidbelasting (ZOG) gedurende het gebruiksjaar 2019 van Lden-handhavingspunt 6 meer dan 90% bedraagt, dan stelt de luchthaven baansturing in. Hierbij maakt het landend verkeer, indien veilig mogelijk, gebruik van baan 24.
- Indien en zolang de ZOG in Lden-handhavingspunt 6 gedurende het gebruiksjaar 2019 meer dan 95% bedraagt, dan worden alle trainings- en examenvluchten van luchtvaarttuigen met een startgewicht van meer dan 2000kg geheel verboden.
- Indien en zolang de ZOG in Lden-handhavingspunt 6 gedurende het gebruiksjaar 2019 meer dan 97% bedraagt, dan verzoekt de luchthaven de slotcoördinator teruggeven slots niet opnieuw uit te geven.

---

<sup>5</sup> De feitelijke geluidsbelasting (FGB) betreft uitsluitend de geluidbelasting in de gerapporteerde periode

<sup>6</sup> Van de beheerder van het Ldentool heeft RTHA begrepen dat het verzoek tot aanpassing inmiddels is ontvangen en dat hieraan gewerkt wordt. De opleverdatum is op dit moment bij RTHA nog niet bekend. RTHA is geen eigenaar van het Ldentool en kan daarom niet zelf de gewenste aanpassing (laten) realiseren

- Indien en zolang de ZOG in Lden-handhavingspunt 6 gedurende het gebruiksjaar 2019 meer dan 99% bedraagt, dan worden alle vluchten van business aviation, politie, kustwacht, regerings- en militaire vluchten (met uitzondering van spoedeisende vluchten van deze categorieën) geheel verboden.

### Afsluitend

Zoals eerder aangegeven ziet RTHA de overschrijding van een handhavingspunt in gebruiksjaar 2018 als een overmachtssituatie veroorzaakt door sterk afwijkende weersomstandigheden. Een herhaling van deze situatie voorziet de luchthaven dan ook niet in gebruiksjaar 2019. Met de bovenstaande maatregelen borgt de luchthaven het voorkomen van een overschrijding van handhavingspunt mocht een dergelijke situatie zich in 2019, tegen verwachting, alsnog voordoen.