

## Handhaving van omzettingsregeling

Deze notitie beschrijft welke grenswaarden de luchthaven in de vigerende omzettingsregeling heeft en op welke wijze dit in de wet luchtvaart is vastgelegd.

### Toegang tot de luchthaven

In paragraaf 8.3.2.4. “De toegang tot en de exploitatie van de luchthaven” van de Wet Luchtvaart (WLV) is geregeld dat gebruikers van een luchthaven vrij toegang moeten hebben tot een luchthaven.

Binnen deze paragraaf regelt artikel 8.52 sub 1 (WLV) onder welke omstandigheden een luchthaven de toegang van gebruikers voor gebruik van de luchthaven kan ontzeggen:

“De exploitant van een luchthaven is gerechtigd luchthavenluchtverkeer ten behoeve van burgerluchtvaart op de luchthaven afhankelijk te stellen van toestemming. De toestemming wordt alleen geweigerd om te voorkomen dat de in het luchthavenbesluit opgenomen grenswaarden worden overschreden.”

Artikel 8.52 (WLV) van toepassing is op Rotterdam The Hague Airport, dit is geregeld in artikel 8.72 (WLV)

Daarnaast zijn in de omzettingsregelingen de tijdvakken geregeld waarin bepaalde vormen van luchtverkeer al dan niet zijn toegestaan.

### Grenswaarden

In de omzettingsregeling (die functioneert als luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.52 sub 1 WLV) zijn zes grenswaarden opgenomen te weten de zes handhavingpunten voor wat betreft geluid uitgedrukt in dB(A)  $L_{den}$ . Het aantal nachtvluchten van 849 dat genoemd wordt in de memorie van toelichting is geen grenswaarde als bedoeld in artikel 8.52 sub 1, dit is ook bevestigd in een uitspraak van de Rotterdamse rechtbank tussen BTV en ILT.

Op welke wijze de grenswaarden tot stand gekomen zijn (zoals invoerset, baangebruik, meteormarge etc) speelt geen rol in hetgeen gesteld is in de omzettingsregeling en artikel 8.52 sub 1 (WLV), van belang zijn dan alleen nog maar de grenswaarden. De grenswaarden worden jaarlijks beoordeeld, een verloop van de voorgaande jaren kan en mag geen rol spelen in het wel of niet toestaan van vluchten door de luchthaven.

Ook het gebruik (of de ontwikkeling daarvan) van de handhavingpunten in voorgaande jaren is geen reden om toegang op luchthaven als bedoeld in artikel 8.52 sub 1 (WLV) te weigeren. Ieder gebruiksjaar begint met een lege geluidsemmer die opnieuw gevuld wordt en niet mag overstromen.

### Weigeren van verkeer door de luchthaven in relatie tot slotcoördinatie

Zodra groot commercieel verkeer de toegang tot de luchthaven wordt geweigerd dan wordt EU-regelgeving 95/93 (en amendementen) van belang en ontstaat zeer snel de plicht om de luchthaven

te bestempelen als “volledig gecoördineerde luchthaven”. Vanaf dat moment wordt de beschikbare commerciële capaciteit verdeeld door een onafhankelijk slotcoördinator. Omdat de EU 93/93 een Europese verordening betreft heeft deze verordening een hogere juridische status als de wet luchtvaart en de omzettingsregeling of luchthavenbesluit, met andere woorden bij conflicten tussen de twee wetgevende kaders “wint” de EU-regelgeving met betrekking tot slotcoördinatie.

Ander verkeer dat geen slotplicht heeft zoals bedoeld in EU95/93 kan op basis van artikel 8.52 sub 1 wel door de luchthaven geweigerd worden. Dit betreft bijvoorbeeld vluchten van trauma en politiehelikopters, overheidsverkeer, militaire vluchten en klein verkeer.

### Streefgetal aantal nachtvluchten

Inzet van de luchthaven was voor het aanwijzingsbesluit 2010 de geluidsberekeningen te baseren op 949 nachtvluchten te weten de 849 nachtvluchten die al in het aanwijzingsbesluit geregeld waren vermeerderd met 100 nachtvluchten dit waren extra overheidsvluchten (regeringsvluchten en militaire vluchten) die als gevolg van de sluiting van Marine Vliegveld Valkenburg op Rotterdam The Hague Airport zouden gaan plaatsvinden. In een bestuurlijke overleg (waar de luchthaven niet bij aanwezig was) is besloten de geluidsbelasting te baseren op 849 nachtvluchten. Afsproken werd dat dit aantal door het ministerie gemonitord zou worden. Op het moment dat deze afspraak gemaakt werd was nog niet bekend dat de traumahelikopters in Nederland structureel in de nacht zouden gaan vliegen.

In 2013 is er een contact geweest tussen BRR en ministerie over het streefgetal van 849 nachtvluchten. Dit heeft geresulteerd in een brief hierover van het ministerie aan de BRR op 26 april 2013 met kenmerk IENM/BSK-2013/81298 (bijgevoegd). Hierin staat dat het streefgetal van 849 nachtvluchten niet de vluchten van de traumahelikopter bevat en dat deze derhalve ook niet worden meegenomen voor de afweging op het streefgetal overschreden is of niet.

Het aantal van 849 nachtvluchten is een streefgetal en geen grenswaarde is als bedoeld in artikel 8.52 sub 1 (WLV). Hierdoor kan/mag de luchthaven vluchten die in de nacht mogen vliegen in aantal niet sturen.