



CRO Luchthaven Rotterdam

Vergadering: CRO plenair
Datum: 27 juni 2019
Agendapunt: 11
Onderwerp: handhaving
Soort: informatie (11.a en 11.b)/ bespreking (11.c)
Bijlage(n): 11 (plus 3 bijlagen)

Toelichting: **N.B. In deze oplegnotitie zijn toevoegingen ten opzichte van de vorige keer geel gemarkeerd!**

De vorige vergadering (6 mei 2019) is besloten het hele pakket stukken opnieuw te agenderen voor de vergadering van 27 juni, wanneer ook ILT aanwezig zal zijn. Verder is de secretaris gevraagd om een opzetje te maken met vragen voor de discussie met ILT en deze ter aanvulling rond te sturen naar de leden. Het resultaat is bijgevoegd (11.1).

a. ILT Handhavingsrapportage 2018 RTHA

In de voorliggende rapportage (11.a.1) wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2018 (1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018).

De grenswaarde voor de geluidbelasting is in één handhavingspunt (nummer 6 in Schiedam) met ongeveer 18% overschreden. De door de Inspectie uitgevoerde oorzaakanalyse heeft uitgewezen dat deze overschrijding het gevolg is geweest van te veel landend verkeer vanuit het zuidwesten als gevolg van sterk afwijkende windcondities (veel noordoostelijke wind) in vergelijking met andere gebruiksjaren. De Inspectie is van oordeel dat er niet sprake is geweest van een overschrijding vanwege een unieke oorzaak. Weliswaar is sprake geweest van een onvoorzienbare bijzondere situatie, maar deze is volgens de Inspectie niet zo uniek dat deze in het gebruiksjaar 2019 niet meer kan voorkomen.

In totaal hebben 1286 nachtvluchten plaatsgevonden en dat is meer dan in het gebruiksjaar 2017 (1029). Bij één nachtvlucht is een overtreding geconstateerd omdat na 00.00 uur een landing is uitgevoerd met een vliegtuig dat niet aan de geluidseisen van 'hoofdstuk 4 vliegtuigen' voldeed. Deze overtreding heeft niet tot een actie van de Inspectie geleid omdat de exploitant de havendienst er al op aangesproken had om hier strenger op toe te zien.

NB. Een aantal nachtvluchten is in de tabel op bladzijde 17 anders

ingedeeld dan in voorgaande gebruiksjaren. Het betreft hier de vertraagde vluchten die tussen 23:00 uur en 00:00 uur op RTHA zijn binnengekomen (vroeger onder artikel 4.4.b en nu de meeste onder 4.4g).

Twee luchtvaartmaatschappijen zijn onrechtmatig van de uitvliegroute afgeweken en hebben hiervoor een waarschuwingsbrief ontvangen. Alle andere (194) onderzochte afwijkingen van uitvliegroutes waren het gevolg van aanvullende instructies van LVNL.

Bijgevoegd is deze keer ook het onderliggende onderzoeksrapport (oorzaakanalyse), waarin ILT het antwoord zoekt op de vraag wat de oorzaak is van de overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting en wat partijen (RTHA, LVNL en luchtvaartmaatschappijen) hebben gedaan om deze overschrijding te voorkomen. Opmerkelijk is dat volgens het rapport het KNMI er vooralsnog vanuit gaat dat er wat betreft de sterk afwijkende windcondities sprake is geweest van puur toeval en niet van een trend, terwijl de Inspectie concludeert dat deze situatie niet zo uniek is dat deze in het gebruiksjaar 2019 niet meer kan voorkomen, en daarom toch een maatregel oplegt.

b. ILT Maatregel en beheersplan RTHA

Naar aanleiding van de overschrijding van de grenswaarde voor de geluidbelasting op handhavingspunt 6, zoals geconstateerd in de handavingsrapportage, heeft ILT besloten maatregelen op te leggen die ertoe moeten leiden dat deze overschrijding in het gebruiksjaar 2019 niet meer optreedt. De maatregelen die de Inspectie in zijn brief (11.b.1) aan de luchthaven beschrijft, komen kort samengevat hier op neer:

1. Op 1 oktober 2019 mag hoogstens 88% van de voor handhavingspunt 6 beschikbare geluidsruimte verbruikt zijn.
2. De luchthaven moet uiterlijk 1 april een beheersplan hebben ingediend waaruit moet blijken hoe overschrijding in handhavingspunt 6 wordt voorkomen. Daarbij moeten in ieder geval baansturing en het niet meer uitgeven van teruggeven slots als stuurmaatregelen worden opgenomen.
3. De luchthaven moet maandelijks aan de Inspectie rapporteren over het gerealiseerde en nog te verwachten verbruik van geluidsruimte in handhavingspunt 6.

Met het voorliggende beheersplan (11.b.2) heeft RTHA invulling gegeven aan punt 2. Bovenop de stuurmaatregelen die de Inspectie expliciet heeft voorgeschreven (in het beheersplan stap 1 resp. 3), bevat dit plan nog de volgende extra stappen: het geheel verbieden van alle trainings- en examenvluchten van luchtvaartuigen met een startgewicht van meer dan 2000 kg als stap 2 en het geheel verbieden van vluchten van business aviation, politie, kustwacht, regerings- en militaire vluchten (met uitzondering van spoedeisende vluchten van deze categorieën) als stap 4.

c. bewonersvertegenwoordigers notitie “Nachtvluchten/overschrijding grenswaarden gem. Schiedam”

Dhr. Schendstok heeft voor de discussie over de handhavingsrapportage een notitie (11.c.1) opgesteld waarin hij een en ander inzichtelijk heeft gemaakt met een tweetal grafieken. De eerste grafiek laat de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten zien gegroepeerd in een drietal categorieën. De tweede grafiek toont de ontwikkeling van de werkelijke geluidsbelasting in de zes handhavingspunten als percentage van de grenswaarden zowel met als zonder 20% meteotoeslag. Hij komt tot de conclusie dat in de vastgestelde maximale grenswaarden van de handhavingspunten reeds volledig en afdoende rekening is gehouden met de windfluctuaties en –sterkte door de toegepaste meteotoeslag (van 20%). De conclusie voor de handhaving zou volgens hem dan moeten zijn dat de overschrijdingen volledig en uitsluitend zijn toe te schrijven aan de verkeerde planning van de vluchten met als gevolg het toestaan van teveel vluchten.

Naar aanleiding van het verzoek van dhr. Schendstok aan RTHA om een reactie op zijn notitie voorafgaand aan de CRO vergadering heeft de luchthaven een notitie (11.c.2) opgesteld. Met betrekking tot de nachtvluchten concludeert de luchthaven dat aantal van 849 een streefgetal is en geen grenswaarde als bedoeld in artikel 8.52 sub 1 (Wet luchtvaart). Hierdoor kan/mag de luchthaven vluchten die in de nacht mogen vliegen, in aantal niet sturen. Ook verwijst de notitie naar een brief van het ministerie (die als bijlage is bijgevoegd) waarin 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 of het streefgetal overschreden is of niet. Op welke wijze de grenswaarden tot stand gekomen zijn (zoals invoerset, baangebruik, meteomarge, et cetera) speelt volgens de luchthaven geen rol in hetgeen gesteld is in de omzettingsregeling en artikel 8.52 sub 1. Van belang zijn dan alleen nog maar de grenswaarden zelf.

Bijlage(n):

- 11.1** notitie van CRO “vragen aan ILT t.b.v. behandeling agendapunt 11 handhaving” d.d. 11 juni 2019
- 11.a.1** rapport van ILT “Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport 2018” d.d. 11 februari 2019
- 11.a.2** rapport van ILT “Onderzoeksrapport overschrijding grenswaarde geluid Rotterdam The Hague Airport” d.d. 11 februari 2019
- 11.b.1** brief van ILT aan RTHA “Maatregelen in verband met overschrijding grenswaarde geluid Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gebruiksjaar 2018” d.d. 14 maart 2019

- 11.b.2 document van RTHA “Beheersplan ter voorkoming van overschrijding handhavingpunt 6 Rotterdam The Hague Airport in gebruiksjaar 2019”
- 11.b.3 brief van NMZH aan ILT “Maatregel Rotterdam The Hague Airport” d.d. 18 maart 2019
- 11.b.4 brief van ILT aan NMZH “Maatregelen Rotterdam The Hague Airport” d.d. 1 mei 2019
- 11.b.5 notitie van J. Witjes “Beheersplan RTHA na maatregel ILT “voor de bühne”” d.d. 4 april 2019
- 11.b.6 notitie van J. Witjes “RTHA: geluidsnorm Schiedam dreigt opnieuw overschreden te worden” d.d. 19 mei 2019
- 11.c.1 notitie van J. Schendstok “Nachtvluchten / overschrijding grenswaarden gem. Schiedam” d.d. 10 maart 2019 (plus 2 bijlagen)
- 11.c.2 notitie van RTHA “Handhaving van omzettingsregeling” (plus 1 bijlage)

Communicatie: nee