



CRO Luchthaven Rotterdam

Onderwerp: vragen aan ILT t.b.v. behandeling agendapunt 11 handhaving (CRO 27 juni 2019)

Datum: 11 juni 2019

1. Hoe wordt de werkelijk opgetreden geluidbelasting (de “geluidsemmer”) in de handhavingpunten berekend?
 - a. Gebeurt dit op basis van radartracks? Zo ja, betekent het nauwkeuriger vliegen van routes, waardoor exacter over de handhavingpunten wordt gevlogen, dan dat de geluidsbelasting daardoor meer ‘meetelt’ (zoals in de onderzoeksrapportage gesuggereerd wordt m.b.t. de verminderde inzet van Fokker 50 toestellen)?
 - b. Wordt daarbij zowel het werkelijk gevlogen grondpad als hoogteprofiel meegenomen?
 - c. Worden daarbij verschillende vliegtuigcategorieën gehanteerd voor de 737-700 en 737-800?
2. Gaat ILT voor het bepalen van de werkelijk opgetreden geluidbelasting alleen af op
 - a. de rapportages door de luchthaven?
 - b. of doet ILT ook eigen waarnemingen en berekeningen?
3. Wat is volgens ILT de oorzaak van de opgetreden overschrijding in handhavingspunt 6 in 2018?
 - a. De uitzonderlijk lange periodes met oostenwind?
 - b. Een te krappe planning van lijnvluchten en het hierdoor (te) vaak te laat binnenkomen in de late avond?
 - c. Te veel uitgegeven slots?
 - d. Het verkeerd gebruiken door de luchthaven van de meteotoeslag bij het bepalen van de capaciteit?
 - e. Te veel nachtvluchten?
 - f. De trauma heli?
 - g. Het overhevelen van slots van de winter naar de zomer (waardoor vluchten meer geclusterd zijn over het jaar ipv gespreid en de gevolgen van bijzondere weersomstandigheden dus groter kunnen zijn wanneer deze zich in een periode van veel vluchten voordoen)?
 - h. Een combinatie van bovenstaande en zo ja, in welke mate?

Wat is over de jaren gemiddeld de bijdrage van het landende resp. stijgende verkeer aan het vullen van de geluidsemmer in HHP6?
4. Waarom heeft de ILT er niet voor gekozen om direct een boete op te leggen? Er zijn immers wettelijk normen overschreden.
5. Waarom is er niet voor gekozen om op het moment dat de overschrijding van het handhavingspunt optrad (100%) direct handhavend op te treden in plaats van de situatie zo lang te laten voortduren dat de overschrijding is opgelopen tot 118%?
6. Waarom is ILT van mening dat de weerssituatie in 2018 (langdurige oostenwind) niet zo uniek was dat deze in 2019 niet weer kan optreden?

7. Zal volgens ILT het beheersplan voldoende effectief zijn om in 2019 een nieuwe overschrijding te voorkomen?
 - a. Baansturing heeft vorig jaar niet geholpen; is deze maatregel wel voldoende effectief?
 - b. Heeft ILT bij het beoordelen van het beheersplan rekening gehouden met de effecten aan de oostzijde van de luchthaven? M.a.w. hoe groot is het risico dat daar nu juist een overschrijding van de norm gaat ontstaan?
 - c. Wat als teruggegeven slots toch weer moeten worden uitgegeven?
 - d. Kunnen vluchten van politie, kustwacht, regerings- en militaire vlucht echt door de luchthaven verboden worden?
 - e. Kan een gezagvoerder ondanks baansturing door de luchthaven besluiten toch in de andere richting te landen?
8. Waarom heeft ILT de te gebruiken gebruikruimte in de eerste 11 maanden beperkt tot 88%?
 - a. Verwacht ILT dat het beheersplan alleen niet voldoende is?
 - b. Op welke grond mag ILT ruimte die voor een heel jaar "vergund" is, in een deel van dat jaar limiteren?
 - c. Waarom is dit getal op 88% gesteld?
9. Wat gebeurt er wanneer de luchthaven de opgelegde maatregel overtreedt?
 - a. Wordt dan altijd een boete opgelegd?
 - b. Is deze altijd maximaal (€ 1 mln)?
 - c. Heeft ILT nog mogelijkheden andere sancties op te leggen?
 - d. Wat als de luchthaven zich strikt aan het beheersplan houdt en toch een grenswaarde wordt overschreden; wordt dan een boete opgelegd?
 - e. Legt ILT ook een boete op indien baansturing met het oog op de veiligheid onvoldoende mogelijk is?
10. Voor wie was het mogelijk om bezwaar te maken tegen de maatregel? Hoe zijn 'derde belanghebbenden' geïnformeerd over de opgelegde maatregel en de mogelijkheden voor bezwaar en beroep? Is er bezwaar aangetekend tegen de maatregel?
 - a. Zo ja, door wie (indien deze informatie openbaar is) en wat is de strekking hiervan?
 - b. Is er al een besluit op bezwaar genomen?
 - c. Zo ja, heeft dit geleid tot wijziging van het besluit?
11. Beoogt de ILT met de maatregel alleen voldoen aan de geluidsnormen of ook het verminderen van de hinder voor de omwonenden?

adres:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

website:

www.cro-rotterdam.nl