Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport Gebruiksjaar 2022-2023

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage
Rotterdam The Hague Airport

Gebruiksjaar 2022-2023

Datum Definitief versie 1.0, 14 februari 2024

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport

Toezicht en opsporing
Toezicht milieu
Geluid en luchtkwaliteit transport

Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00
www.ilent.nl
@inspectieLenT

Inhoud

Samenvatting 9

1 Inleiding 10
1.1 Wetgeving en handhaving 10
1.2 Handhavingsrapportage 10

2 Gegevenslevering 11

3 Regels gebruik luchthaven 12
3.1 Openstelling luchthaven 12
3.2 Circuitvluchten 15
3.3 Militair gebruik 15
3.4 Signalen uit de omgeving 16

4 Geluidsnormen 17

5 Vertrekroutes 20

Samenvatting

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder Rotterdam The Hague Airport (RTHA), gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er voor RTHA aanvullende regels voor het gebruik van de vertrekroutes. Die regels zijn ingesteld zodat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of RTHA en de partijen die vluchten uitvoeren op RTHA zich aan de geluidsnormen en regels houden. Gebeurt dat niet, dan kan de ILT maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

Na afloop van ieder gebruiksjaar (de periode 1 november tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2023 (1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023). Deze handhavingsrapportage doet verslag van het toezicht op milieu-onderwerpen. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportage.

Belangrijkste resultaten en acties (2023)

1. De geluidsnormen zijn niet overschreden.
2. Op 7 oktober 2023 is de Regeling burgerluchthavens gewijzigd. Dit betreft een aanpassing in de berekening van de geluidbelasting van luchtvaartuigen die worden ingezet voor vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken. Hierdoor is geluidsruimte vrijgekomen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de luchthaven hebben afgesproken dat die vrijkomende geluidruimte alleen ten goede mag komen aan spoedeisend maatschappelijk verkeer. Deze bestuurlijke afspraken zijn niet in wet- en regelgeving vastgelegd en vallen daardoor buiten het formele toezicht van de ILT. Voordat er sprake was van de wijziging van de Regeling burgerluchthavens dreigde er een overschrijding van een grenswaarde.
3. Er zijn 1.251 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn 93 nachtvluchten minder dan in het gebruiksjaar 2022. Van de 1.251 nachtvluchten hadden 661 vluchten (53%) betrekking op spoedeisende hulpverlening. Van de 1.251 nachtvluchten heeft de ILT 42 vluchten gecontroleerd op rechtmatigheid. Hierbij zijn onrechtmatigheden geconstateerd:
   -Vier landingen tussen 0:00 en 1:00 uur voldeden niet aan de toegestane uitzonderingen op de gebruikstijden. De ILT heeft de luchtvaartmaatschappij Transavia een last onder dwangsom (LOD) opgelegd om overtredingen in de toekomst te voorkomen.
   -Eén start vóór 07:00 uur voldeed niet aan de toegestane gebruikstijden. De ILT heeft naar aanleiding daarvan een waarschuwingsbrief gestuurd naar de luchtvaartmaatschappij, LVNL en de luchthaven.
4. Er vonden 123 militaire vluchten op de luchthaven plaats, waarvan 1 in de nacht. Op de luchthaven is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan.
5. De ILT heeft 95 afwijkingen van vertrekroutes onderzocht. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van de luchtverkeersleiding voor een veilige vluchtuitvoering.

1 Inleiding

1.1 Wetgeving en handhaving

Het wettelijk milieukader voor RTHA bestaat uit hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. In de Omzettingsregeling staan normen voor geluid in handhavingspunten. Ook zijn er regels voor de openstelling van de luchthaven, voor circuitvluchten, voor les- of oefenvluchten en voor militair gebruik. Daarnaast moet het grote vliegverkeer (waaronder ook zakenjets) zich houden aan de vertrekroutes. Die staan in de *'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014.

De ILT controleert of RTHA en de partijen die vluchten op RTHA uitvoeren, zich aan de normen en regels van de Omzettingsregeling houden. Daarbij maakt de ILT onder andere gebruik van gegevens die RTHA zelf heeft geleverd. In de Regeling burgerluchthavens staat welke gegevens RTHA moet leveren en binnen welke termijn. In de Regeling burgerluchthavens staat ook hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan. Daarnaast ontvangt de ILT gegevens van commerciële luchtvaartmaatschappijen over vluchten die tussen 00:00 uur en 01:00 uur zijn binnengekomen (zie ook hoofdstuk 2).

Om te controleren of het grote vliegverkeer zich aan de vertrekroutes houdt, maakt de ILT gebruik van Casper Noise, een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. Ook kan de ILT met dit systeem het gesprek tussen de luchtverkeersleider en de bemanning van het vliegtuig uitluisteren om de oorzaak van een routeafwijking te achterhalen. Daarnaast gebruikt de ILT Casper Noise om overige milieuregels voor RTHA te controleren.

Als RTHA of partijen die vluchten op RTHA uitvoeren zich niet aan de normen of regels houden kan de ILT maatregelen nemen en dwangsommen of boetes opleggen.

1.2 Handhavingsrapportage

Na afloop van ieder gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober van het volgende jaar) stelt de ILT een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Een handhavingsrapportage doet verslag van het toezicht op de milieu-onderwerpen volgens de Omzettingsregeling Rotterdam The Hague Airport. De infrastructuur- en veiligheidsonderwerpen vallen buiten de reikwijdte van deze rapportages.

Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2023 (1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023).

2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT?

Bij de uitvoering van haar milieutoezicht op RTHA maakt de ILT gebruik van de volgende informatie:

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT moet verstrekken.
2. Informatie afkomstig uit eigen ILT informatiebronnen.
3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT verstrekt.

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT moet verstrekken
Dit gaat om wettelijk verplichte informatie. De luchthaven moet deze informatie aan de ILT verstrekken zonder dat de ILT daarom vraagt. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor RTHA betekent dit dat zij bij de ILT informatie moet aanleveren over:

- de geluidbelasting in de 6 L_{den} handhavingspunten (zie hoofdstuk 4);
- de tijdstippen waarop van de luchthaven gebruik is gemaakt.

In de Regeling burgerluchthavens staat ook over welk tijdvak en binnen welke termijn deze informatie moet worden verstrekt. Als de geleverde informatie niet compleet is of de leveringstermijn wordt overschreden, heeft de ILT de bevoegdheid de levering van de gewenste informatie af te dwingen. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

Naast kwartaalrapportages over de geluidbelasting in de 6 handhavingspunten heeft de ILT:

a. maandelijks gegevens ontvangen over alle nachtvluchten die op RTHA hebben plaatsgevonden;
b. aan het eind van het gebruiksjaar gegevens ontvangen over alle overheidsvluchten in het gebruiksjaar 2023, waaronder militaire vluchten;
c. periodiek informatie van Transavia ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 00:00 uur en 01:00 uur.

2. Informatie afkomstig uit eigen ILT informatiebronnen
Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT ook over eigen informatiebronnen. De belangrijkste eigen informatiebron is het vliegtuigvolgsysteem Casper Noise. Een andere bron is het luchtvaartuigenregister dat informatie levert over vliegtuigeigenaren. Andere informatie komt van technisch adviseurs van de geluidberekeningssoftware en afzonderlijke informatie die ILT van luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en klachtenbureaus ontvangt.

3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT verstrekt
Bij het analyseren van de informatie en bij het toetsen van de informatie aan de verschillende normen kan het voorkomen dat de ILT over bepaalde onderwerpen of gegevens nog aanvullende gegevens nodig heeft. De ILT vraagt deze afzonderlijk op bij de luchthaven. De luchthaven is verplicht die aanvullende informatie te leveren op grond van de Algemene wet bestuursrecht. De ILT gebruikt deze bevoegdheid waar nodig.

3 Regels gebruik luchthaven

Het toezicht op de naleving van de regels voor het gebruik van de luchthaven richt zich op:
- de tijdstippen waarop luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik maken;
- de uitvoering van circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten);
- de uitvoering van militaire vluchten op de luchthaven.

3.1 Openstelling luchthaven

Wat zijn de regels?
Voor bepaalde categorieën vliegtuigen is het gebruik van de luchthaven niet toegestaan in de periode van 18:00 uur tot 08:00 uur. Ook gelden voor bepaalde categorieën vliegtuigen beperkingen voor de periode van 23:00 uur tot 07:00 uur (zie artikel 4 van de Omzettingsregeling).

De beperkingen gelden niet voor:
- vliegtuigen en helikopters die in nood verkeren of die voor reddingsacties of hulpverlening worden ingezet (artikel 4.2a);
- landende vliegtuigen en helikopters die naar RTHA zijn uitgeweken omdat sprake is van een technische storing of een bijzondere weerssituatie (artikel 4.2b);
- vliegtuigen en helikopters die gebruikt worden door politie en kustwacht (artikel 4.4a);
- vliegtuigen en helikopters die spoedeisende vluchten uitvoeren voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen (artikel 4.4d);
- zakenvluchten met vliegtuigen met maximaal 19 passagiersstoelen en een maximum startgewicht van 45 ton (artikel 4.4f);
- regeringsvluchten (artikel 4.4i).

Voor de grote commerciële luchtvaart geldt over het algemeen dat tussen 23:00 uur en 07:00 uur geen starts en landingen mogen plaatsvinden. In bepaalde gevallen mag hiervan worden afgeweken, namelijk:
- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met propellervliegtuigen met een maximum startgewicht tussen de 6000 kg en 9000 kg, en vliegtuigen die aan bepaalde geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en TUIfly vliegen (artikel 4.4g);
- bij landingen tussen 24:00 uur en 01:00 uur met deze vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
  - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
  - extreem weer waardoor niet eerder geland kon worden;
  - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4h);
- bij landingen tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die niet aan hogere geluidseisen voldoen en volgens schema eerder dan 24:00 uur hadden moeten aankomen, in het geval van:
  - een onverwachte vertraging die op het moment vertrek niet voorzien hadden kunnen worden, of

  - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van vertrek een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4b);
- bij starts tussen 23:00 uur en 24:00 uur met vliegtuigen die volgens schema eerder dan 23:00 uur hadden moeten vertrekken, in het geval van:
  - een technische storing van het vliegtuig of van de technische hulpmiddelen op de grond;
  - extreem weer waardoor niet eerder gestart kon worden;
  - een vertraging doordat de luchtverkeersleiding voor de luchthaven van aankomst een verlate starttijd gegeven heeft (artikel 4.4c);
- bij landingen na 06:00 uur met (lege) vliegtuigen die van elders komen om passagiers van RTHA op te halen (positievluchten; artikel 4.4e).

Wat is onderzocht?
De ILT controleert alle vluchten die in de nachtperiode (23:00 uur tot 07:00 uur) hebben plaatsgevonden en onderzoekt deze waar nodig. Dat laatste geldt in ieder geval voor vertraagde landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur door grote commerciële luchtvaart. De ILT vraagt over deze vluchten informatie op bij de betreffende luchtvaartmaatschappij over de oorzaak van de vertraagde landingen. Vluchten buiten de nachtperiode controleert en onderzoekt de ILT alleen als daarvoor aanleiding is (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

Wat zijn de resultaten?
In de onderstaande tabel staan alle *nachtvluchten* die RTHA aan de ILT gerapporteerd heeft. De ILT heeft deze nachtvluchten gecontroleerd en waar nodig onderzocht om vast te stellen of de nachtvluchten rechtmatig waren en in de juiste categorie zijn geplaatst.

Tabel 1. Onderverdeling uitgevoerde nachtvluchten

	Artikel 4											Artikel 6	(geen categorie)	
Maand	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair		Totaal
November 2022	32					5	1	24	2		2			66
December 2022	27					4	1	22	10	1				65
Januari 2023	52		2			7	4	15	2	1	2			85
Februari 2023	34					3		15	3	1				56
Maart 2023	52		2			5	1	20	20	4				104
April 2023	39		1			2	3	12	18	5		1		81
Mei 2023	57		1			3	1	25	33	5			1	126
Juni 2023	71					5		44	42	5	3			170
Juli 2023	77		6			1		28	50	5				167
Augustus 2023	68					3	4	27	28	6				136
September 2023	52		2			6	1	11	35	6				113
Oktober 2023	41					2	2	15	18	3	1			82
Totaal 2023-2023	602	0	14	0	0	45	17	259	261	42	8	1	1	1251

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2023 op 1.251 uitgekomen is. Dat zijn er 57 minder dan in het gebruiksjaar 2022, een afname van 4%.

Dit zien we vooral terug door een afname van de nachtvluchten door helikopters die voor hulpverlening worden ingezet (artikel 4.2a). Dit waren er 93 minder dan in 2022. Het aantal nachtvluchten door vliegtuigen en helikopters die gebruikt worden door politie en kustwacht nam wel toe, met 11 vluchten (artikel 4.4a).

In totaal blijkt dat van de 1.251 nachtvluchten, 661 vluchten (53%) spoedeisend maatschappelijk verkeer betrof, waarvan 602 vluchten door de traumahelikopter (artikel 4.2a). Ten opzichte van gebruiksjaar 2022 is dat een afname van 13%. Dit gebruiksjaar is 48% van het aantal nachtvluchten door de traumahelikopter uitgevoerd.

Het aantal nachtvluchten dat door de luchthaven werd aangemeld in de categorie zakenvluchten (artikel 4.4f) was lager dan in 2022. Het waren er 10 minder, een afname van 4% ten opzichte van vorig jaar.

In gebruiksjaar 2023 waren er meer nachtvluchten door de grote commerciële luchtvaart dan in 2022.

Het aantal landingen na 23:00 uur nam met 40 landingen toe ten opzichte van 2022. In 2023 ging het om in totaal 303 landingen tussen 23:00 en 01:00 uur (artikel 4.4g en 4.4h), die grotendeels plaatsvonden in de tweede helft van het gebruiksjaar. Tussen 6:00 en 7:00 uur nam het aantal landingen met 7 af ten opzichte van 2022 (artikel 4.4e).

De late landingen tussen 23:00 uur en 0:00 uur die voldoen aan de uitzondering in artikel 4.4g zijn vrijwel allemaal uitgevoerd door Transavia. Zolang Transavia hierbij gebruik maakt van toestellen die voldoen aan de geluideisen, zijn deze landingen tot 00:00 uur toegestaan.

Ook mogen luchtvaartmaatschappijen onder bepaalde voorwaarden landingen op RTHA uitvoeren tussen 00:00 uur en 01:00 uur (artikel 4.4h). In het afgelopen gebruiksjaar betrof dat 42 landingen. Hiervan werden er 39 uitgevoerd door Transavia en 3 door andere maatschappijen.

De ILT heeft bij Transavia van 39 vluchten de achterliggende reden van de late landing opgevraagd en gekregen. In de meeste gevallen ontstonden deze vertragingen door technische mankementen. De vlucht werd dan met een vertraging op het vluchtschema uitgevoerd, meestal door een vervangend toestel.

In 4 gevallen voldeden de landingen niet aan de toegestane uitzonderingscriteria van de Omzettingsregeling. Naar aanleiding hiervan heeft de ILT een last onder dwangsom opgelegd aan Transavia (LOD). Dit is overeenkomstig het handhavingsbeleid zoals vastgelegd in de Landelijk Handhavingsstrategie. Het doel van de LOD is toekomstige overtredingen te voorkomen.

Voor de 3 overige vluchten heeft de ILT informatie over de reden van de landing opgevraagd bij RTHA. Dit betrof 3 verschillende maatschappijen. Op basis hiervan heeft de ILT geen overtredingen kunnen vaststellen.

Ten opzichte van 2019, het laatste jaar vóór de coronacrisis, vonden er in dit gebruiksjaar 69 landingen minder plaats tussen 23:00 en 01:00 uur. Verder vond er in 2023 geen enkele start plaats na 23:00 uur door grote commerciële luchtvaart (artikel 4.4c). Wel is de ILT door de luchthaven geïnformeerd over 1 vertrek vóór 7:00 uur. Deze vlucht voldeed niet aan de Omzettingsregeling. De ILT heeft zowel de luchtvaartmaatschappij, LVNL als de luchthaven een waarschuwingsbrief gestuurd over deze overtreding.

3.2 Circuitvluchten

Wat zijn circuitvluchten?
Circuitvluchten zijn vluchten die plaatsvinden in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en te maken hebben met proef-, les- en oefenvluchten. Hierbij wordt herhaaldelijk het landen en opstijgen geoefend. Na het opstijgen en het bereiken van een minimumhoogte draait het vliegtuig direct om waarna het de landing weer gaat oefenen. De landing wordt echter niet doorgezet. Het toestel raakt de landingsbaan aan en stijgt weer op om de hele cyclus te herhalen. Dit kan vele keren achter elkaar plaatsvinden. Dit herhaaldelijke karakter van circuitvluchten boven hetzelfde gebied kan aanleiding geven tot geluidhinder bij omwonenden. Daarom gelden beperkingen voor circuitvluchten op welke dagen en binnen welke tijdstippen dit is toegestaan. Ook worden er beperkingen opgelegd aan het type vliegtuigen dat circuitvluchten mag uitvoeren.

Wat zijn de regels?
Circuitvluchten in het kader van een les- of oefenvlucht zijn op bepaalde dagen en tijden verboden (zie artikel 5 van de Omzettingsregeling).

Wat is onderzocht?
Bij alle circuitvluchten die de ILT in voorgaande gebruiksjaren heeft onderzocht, zijn geen overtredingen geconstateerd. Daarom controleert en onderzoekt de ILT circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2023 heeft de ILT geen klachten over circuitvluchten ontvangen.

3.3 Militair gebruik

Wat zijn de regels?
Incidenteel gebruik van de luchthaven door militair vliegverkeer is toegestaan (zie artikel 6 van de Omzettingsregeling).

Wat zijn de resultaten?
Uit gegevens van RTHA blijkt dat in het gebruiksjaar 2023 in totaal 123 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 1 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dit zijn 2 militaire nachtvluchten minder dan in het gebruiksjaar 2022.

3.4 Signalen uit de omgeving

De ILT reageert op eventuele signalen – in de vorm van vragen, klachten of verzoeken – uit de omgeving van de luchthaven die gerelateerd zijn aan milieuaspecten. De ILT ontvangt deze signalen rechtstreeks of via de Milieudienst Rijnmond (DCMR).

DCMR stelde 1 vraag over een afwijking van de vliegroute, die de ILT heeft onderzocht (zie hoofdstuk 5). Ook heeft de ILT naar aanleiding van een vraag van DCMR de vlieghoogte van een specifiek toestel onderzocht. In beide gevallen constateerde de ILT geen overtreding.

Daarnaast ontving de ILT 26 vragen en meldingen over RTHA van 17 melders. De meeste meldingen gingen over geluidoverlast door laagvliegen. Uit het onderzoek naar de gemelde vluchten bleken er geen overtredingen. Enkele meldingen betroffen afwijkingen van de vliegroute, die de ILT heeft onderzocht (zie hoofdstuk 5).

Drie meldingen gingen over gebruik van de luchthaven buiten de openingstijden. Bij 2 meldingen bleek er voldaan aan regels voor van de gebruikstijden (zie ook paragraaf 3.1). In 1 geval constateerde de ILT dat er inderdaad sprake was van een overtreding. De ILT heeft handhavend opgetreden volgens het opgestelde handhavingsbeleid in de landelijke handhavingsstrategie. Deze handhavingsactie is beschreven in paragraaf 3.1.

4 Geluidsnormen

Wat zijn de regels?
Iedere uitgevoerde vlucht produceert geluid. Dat geluid belast de omgeving van de luchthaven. Voor 6 locaties in de omgeving van de luchthaven zijn grenswaarden per gebruiksjaar bepaald, de (L_{den}) handhavingspunten. De berekende geluidbelasting van het vliegverkeer mag deze vastgestelde grenswaarden niet overschrijden. De ligging van de 6 handhavingspunten en de grenswaarden in die punten zijn wettelijk vastgelegd in de Omzettingsregeling. Voor de geluidbelasting wordt de eenheid decibel A-gewogen (dB(A)) gebruikt. Dit is de eenheid van geluiddruk gecorrigeerd voor het menselijk gehoor. L_{den} is de dosismaat voor de geluidbelasting, dit is het geluiddrukniveau per etmaal (day-evening-night) inclusief zogenoemde straffactoren voor het geluid in de avond en nacht. De grenswaarden voor de 6 handhavingspunten bij RTHA staan in artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de 6 wettelijke handhavingspunten nog 2 monitoringspunten die niet in de Omzettingsregeling zijn vastgelegd. Deze spelen in de formele handhaving geen rol.

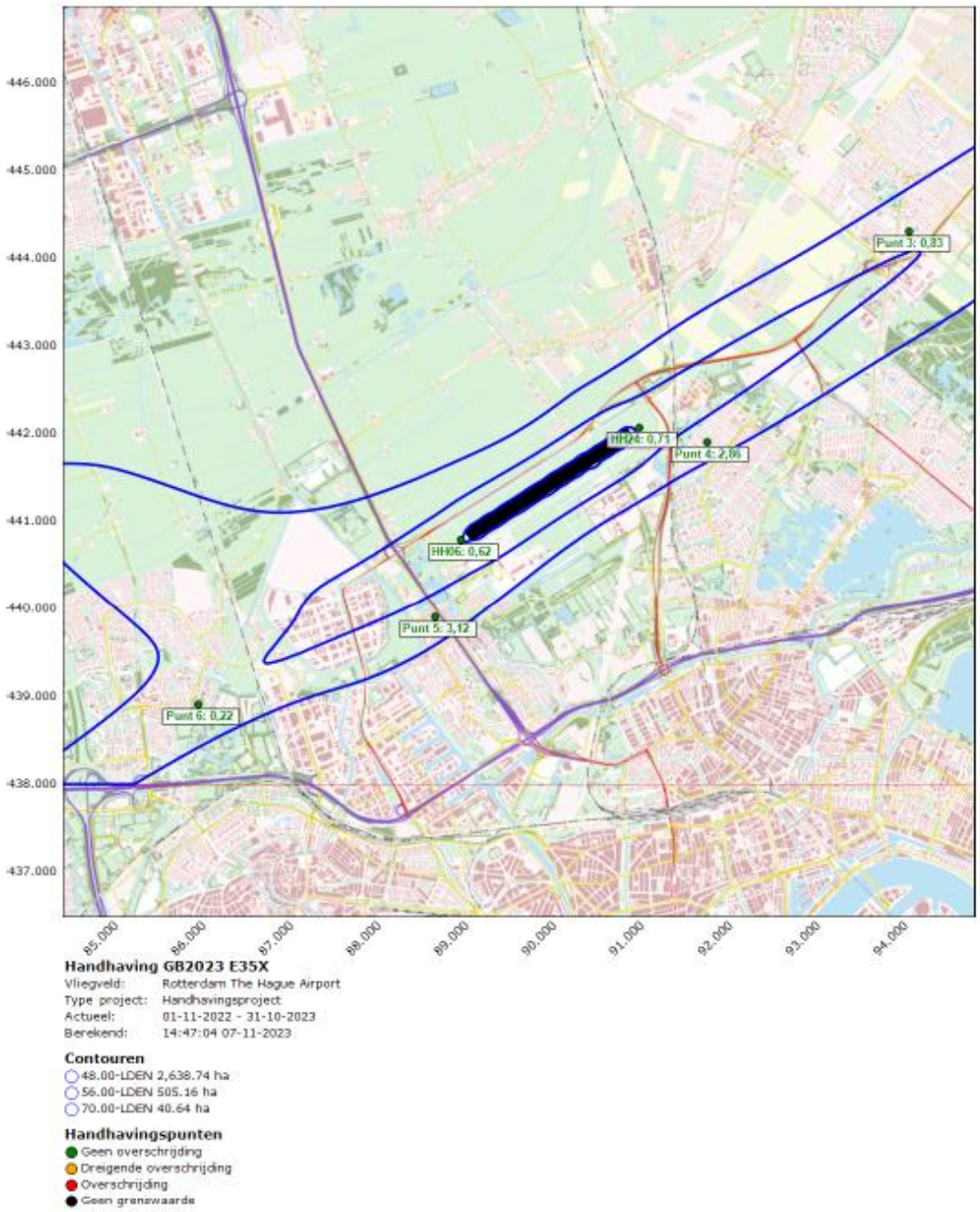
Wat is onderzocht?
Na ontvangst van de informatie toetst de ILT of de informatie volledig is. Als de ILT nog aanvullende vragen heeft, stelt zij deze aan de luchthaven. Waar nodig laat de ILT zich nog verder adviseren door interne en externe deskundigen. Tenslotte toetst de ILT de berekende geluidbelasting in de 6 handhavingspunten aan de grenswaarden.

Wat zijn de resultaten?
In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingspunten de geluidsnorm en de voor deze handhavingspunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidbelasting) voor het gebruiksjaar 2023.
Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de L_{den}, uitgedrukt in de geluidsmaat dB(A). In de laatste kolom van tabel 2 is de berekende geluidbelasting omgerekend naar het percentage capaciteitsverbruik. Hierdoor is duidelijker in hoeverre de berekende geluidbelasting in de 6 handhavingspunten onder of boven de geluidsnorm is uitgekomen.

Tabel 2. Geluidsnormen handhavingspunten en berekende geluidbelasting tot en met 31 oktober 2023

Hh-punt	Locatie	Geluidsnorm L_{den} in dB(A)	Berekende geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteits-verbruik
1	Baankop 06	68,77	68,15	86,7%
2	Baankop 24	69,95	69,24	84,9%
3	Bergschenhoek	54,36	53,53	82,6%
4	Schiebroek	53,98	51,12	51,8%
5	Overschie	55,01	51,89	48,8%
6	Schiedam	53,89	53,67	95,1%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2023 niet zijn overschreden. Bij alle handhavingspunten was de geluidbelasting onder de norm. Figuur 1 (zie hieronder) toont de ligging van de handhavingspunten op de kaart met hierbij het verschil tussen de berekende geluidbelasting met de norm, uitgedrukt in decibel.



Figuur 1. Ligging handhavingspunten, verschil tussen de berekende geluidbelasting en de norm (decibel)

Wat valt op in dit gebruiksjaar?
Op 7 oktober 2023 is de Regeling burgerluchthavens gewijzigd en in werking getreden. Deze wijziging houdt verband met het berekenen van de geluidbelasting van luchtvaartuigen die worden ingezet voor vluchten voor spoedeisende hulpverlening en politietaken.[1]

De wijziging maakt het mogelijk dat de geluidbelasting van luchtvaarttuigen die worden ingezet voor hulpverlening en/of politietaken kan worden berekend op basis van aanvullende geluidsinformatie, mits dat beschikbaar is in de appendices.

Op 31 oktober 2022 zijn de meest recente appendices van kracht geworden met geluidsinformatie voor nieuwe vliegtuigtypes.[2] Voor de bestaande vliegtuigtypes wordt de geluidsbelasting berekend met de geluidsinformatie die van toepassing was ten tijde van de vaststelling van de grenswaarden in de Omzettingsregeling. Voor het helikoptertype EC-135 (H-135) met P3 of T3 motoren is eveneens aanvullende geluidsinformatie opgenomen in de nieuwe appendices. Dit type is volgens de aanvullende informatie stiller dan het oudere model EC-135 T2+. Met de wijziging van de Regeling burgerluchthavens mag deze nieuwe, aanvullende geluidsinformatie worden toegepast voor maatschappelijk verkeer. Deze wijziging is van invloed op de berekende geluidbelasting in de handhavingspunten rondom RTHA, deze valt daarmee lager uit.

Omdat de rekenmethode is veranderd maar de grenswaarde niet, komt er door de wijziging van de Regeling Burgerluchthavens geluidsruimte vrij. Het ministerie van IenW heeft als voorwaarde gesteld dat deze vrijkomende geluidsruimte alleen voor maatschappelijk verkeer bestemd is en niet ten goede mag komen aan het overige, commerciële verkeer op de luchthaven. Het ministerie zal dit borgen met bestuurlijke afspraken. Deze bestuurlijke afspraken vallen geheel buiten het formele toezicht van de ILT. Dit toezicht is namelijk van toepassing op in wet- en regelgeving vastgelegde grenswaarden. Niet op bestuurlijke afspraken. De ILT heeft daarom aangegeven niet handhavend op te kunnen treden tegen het eventueel niet voldoen aan de bestuurlijke afspraken.

Voordat er sprake was van de wijziging van de Regeling burgerluchthavens dreigde er een overschrijding van een grenswaarde. De ILT heeft op basis van de akoestische rapportage van het eerste kwartaal de luchthaven hiervoor per brief een formele waarschuwing gegeven en deze per mail herhaald in de latere kwartalen.

[1] Staatscourant 2023 Nr. 27215
[2] Staatscourant 2022 Nr. 28778

5 Vertrekroutes

Wat zijn de regels?
Gezagvoerders van vliegtuigen moeten ervoor zorgen dat de voor RTHA geldende vertrekroutes worden gevolgd (zie *'Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam'* van 20 november 2014). Hierdoor wordt geluidoverlast voor omwonenden van RTHA zoveel mogelijk beperkt. Gezagvoerders mogen alleen van de vertrekroute afwijken in het belang van de veiligheid of als Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) daar een opdracht (instructie) voor gegeven heeft. Het komt regelmatig voor dat LVNL een instructie geeft om vroegtijdig van de vertrekroute af te wijken. Vooral wanneer er in het luchtruim van RTHA toestellen vliegen die vanuit het zuiden op Schiphol moeten landen. Aan de instructies van LVNL om van de vertrekroute af te wijken zijn geen beperkingen gesteld. Wel heeft de ILT met LVNL de afspraak gemaakt dat LVNL de vliegtuigen tot een vlieghoogte van 3.000 voet (ongeveer 900m) zoveel mogelijk op de vertrekroute houdt. Dit is ook de vlieghoogte tot waar de ILT de afwijkingen van de vertrekroutes controleert en handhaaft.

Wat is gecontroleerd?
Met het vliegtuigvolg- en uitluistersysteem Casper Noise controleert de ILT of gezagvoerders de geldende vertrekroutes correct volgen.

Wat zijn de resultaten?
De ILT heeft in het gebruiksjaar 2023 in totaal 95 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3.000 voet van een vertrekroute zijn afgeweken. Eén vlucht is op verzoek van het klachtenbureau van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) onderzocht.

Uit het onderzoek van de ILT blijkt dat in geen van de onderzochte gevallen een vliegtuig zonder geldige reden van de vertrekroute is afgeweken. In alle onderzochte gevallen waren de routeafwijkingen het gevolg van instructies van LVNL, met name in verband met ander vliegverkeer in de nabijheid van RTHA en weersomstandigheden.

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Februari 2024