

Handhavingsrapportage

Rotterdam The Hague Airport 2022

Handhavingsrapportage
Rotterdam The Hague Airport 2022

Datum

Definitief versie 1.0, 11 januari 2023

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](https://twitter.com/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 14 |
| 3.3 | Militair gebruik 15 |
| 4 | Geluidsnormen 16 |
| 5 | Vertrekroutes 19 |

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 vertekroutes. 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 2022 (1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022).

Belangrijkste resultaten en acties

- De geluidsnormen zijn niet overschreden.
- Per 31 oktober 2022 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een update gepubliceerd van de bijlagen met de invoergegevens (appendices) die gebruikt worden bij het verplichte rekenmodel voor geluidberekeningen voor regionale luchthavens. Deze wijziging geldt met terugwerkende kracht voor het berekenen van de geluidbelasting vanaf 1 november 2021, dus voor het gehele gebruiksjaar 2022.
- Vóór 31 oktober werd de tussentijdse geluidbelasting in de handhavingpunten berekend met een eerdere versie van de appendices. Dit zorgde bij RTHA voor een hogere berekende geluidbelasting. Omdat er in die periode een overschrijding van de grenswaarde dreigde, heeft de ILT op 12 september 2022 een waarschuwingsbrief gestuurd aan RTHA. De berekening van het gehele gebruiksjaar valt voor RTHA nu lager uit door de nieuwe appendices. Hierdoor blijkt er uiteindelijk, na 1 november, geen sprake te zijn van een overschrijding.
- Er zijn 1.308 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn er 454 meer dan in het gebruiksjaar 2021. Van de 1308 nachtvluchten hadden 744 vluchten betrekking op spoedeisende hulpverlening. Van de 1308 nachtvluchten heeft de ILT 41 vluchten gecontroleerd op rechtmatigheid.
- Drie landingen tussen 0:00 en 1:00 uur hebben niet hebben voldaan aan de uitzonderingsbepalingen van de regels voor de openingstijden. De ILT heeft de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven twee waarschuwingsbrieven gestuurd na de overtredingen in april en in oktober.
- Eén start na 23:00 heeft niet voldaan aan de uitzonderingsbepalingen van de regels voor de openingstijden. De ILT beoordeelde dit als een uitzonderlijke situatie en heeft om die reden geen nader onderzoek ingesteld.
- Er hebben 127 militaire vluchten op de luchthaven plaatsgevonden, waarvan 3 in de nacht. Op de luchthaven is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan.
- De ILT heeft 112 afwijkingen van vertekroutes 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 handhavingpunten. 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 vertekroutes. Die staan in de *'Beleidsregel handhaving vertekprocedures 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 vertekroutes 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.

Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2022 (1 november 2021 tot en met 31 oktober 2022).

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 2022, 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 geluidberekeningsoftware 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 (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 weersituatie (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 hogere geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle moderne vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en Tuifly vluchten op RTHA uitvoeren (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 23:00 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

| Maand | Artikel 4 | | | | | | | | | | | Artikel 6 | Totaal |
|------------------|-----------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|-----------|--------|
| | 2a | 2b | 4a | 4b | 4c | 4d | 4e | 4f | 4g | 4h | 4i | Militair | |
| November 2021 | 34 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 17 | 1 | 0 | 1 | 2 | 59 |
| December 2021 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| Januari 2022 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 7 | 3 | 0 | 0 | 0 | 46 |
| Februari 2022 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 18 | 2 | 3 | 0 | 0 | 74 |
| Maart 2022 | 62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 81 |
| April 2022 | 70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 31 | 11 | 5 | 0 | 0 | 121 |
| Mei 2022 | 80 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 3 | 25 | 31 | 3 | 0 | 0 | 152 |
| Juni 2022 | 79 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 34 | 28 | 5 | 1 | 1 | 152 |
| Juli 2022 | 94 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 37 | 53 | 9 | 0 | 0 | 200 |
| Augustus 2022 | 45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 27 | 47 | 2 | 0 | 0 | 126 |
| September 2022 | 67 | 0 | 2 | 0 | 0 | 9 | 5 | 27 | 33 | 7 | 1 | 0 | 151 |
| Oktober 2022 | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 18 | 15 | 5 | 0 | 0 | 108 |
| Totaal 2021-2022 | 695 | 0 | 3 | 0 | 2 | 46 | 24 | 269 | 224 | 39 | 3 | 3 | 1.308 |

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2022 op 1.308 uitgekomen is. Dat zijn er 454 meer dan in het gebruiksjaar 2021, een toename van 53%. Dit zien we vooral terug in een toename van 218 nachtvluchten door de grote commerciële luchtvaart ten opzichte van 2021.

Uit de tabel blijkt verder dat van de 1.308 nachtvluchten, 744 vluchten (57%) spoedeisend maatschappelijk verkeer betrof, waarvan 695 vluchten door de traumahelikopter (artikel 4.2a). Dit betekent dat meer dan de helft (53%) van deze nachtvluchten door de traumahelikopter zijn uitgevoerd. Ten opzichte van gebruiksjaar 2021 is het aantal nachtvluchten met de traumahelikopter met 27% toegenomen.

In gebruiksjaar 2022 nam het aantal late landingen met meer dan 300% toe ten opzichte van 2021. In dat jaar waren er minder vluchten vanwege de coronacrisis. Ten opzichte van 2019, het laatste jaar vóór de coronacrisis, is het aantal landingen tussen 00:00 uur en 01:00 uur 70%.

In 2022 vonden de late landingen grotendeels plaats in de tweede helft van het gebruiksjaar. In de meeste gevallen ontstonden deze vertragingen door een technisch mankement dat op de luchthaven werd geconstateerd. Hierdoor werd het vluchtschema met een vervangend toestel vertraagd uitgevoerd.

De late landingen tussen 23:00 uur en 0:00 uur (artikel 4.4g) zijn commerciële vluchten, die vrijwel alle zijn uitgevoerd door Transavia. Zolang Transavia hierbij gebruik maakt van moderne 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). De ILT heeft 39 vluchten onderzocht die tussen 00:00 uur en 01:00 uur op RTHA zijn geland. Hiervan voldeden 3 vluchten niet aan de uitzonderingscriteria; er was geen sprake van een technische storing, uitzonderlijke weersomstandigheden of het niet verkrijgen van een ATC-slot als oorzaak van de vertraging. De ILT heeft de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven twee waarschuwingsbrieven gestuurd na de overtredingen in april en in oktober.

Voor 1 start na 23:00 uur heeft de ILT informatie ontvangen van de luchthaven waaruit blijkt dat er niet is voldaan aan de uitzonderingsbepalingen van artikel 4 lid 4c van de Omzettingsregeling. De betreffende vlucht had meer dan 24 uur vertraging opgelopen en bovendien ontbrak het kort voor het vertraagde vertrek aan de noodzakelijke catering. Uiteindelijk is deze vlucht 9 minuten te laat vertrokken. De ILT beoordeelde dit als een uitzonderlijke situatie en heeft om die reden geen nader onderzoek ingesteld.

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 gebruiksjaaren 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 2022 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 2022 in totaal 127 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 3 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dit zijn 10 militaire nachtvluchten minder dan in het gebruiksjaar 2021.

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. Deze signalen zijn onder te verdelen in 2 categorieën: signalen die de ILT ontvangt van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) en vragen en meldingen die via het interne klantcontactcentrum (ILT-loket) binnenkomen.

DCMR deed 2 meldingen over vliegroutes die de ILT heeft onderzocht (zie hoofdstuk 5). Bij het ILT loket ontving de ILT 45 vragen en meldingen over RTHA.

De ILT heeft deze vragen beantwoordt en meldingen onderzocht. Hieruit zijn in dit gebruiksjaar geen verdere handhavingsactiviteiten voortgekomen.

4 Geluidsnormen

Wat zijn de regels?

Iedere uitgevoerde vlucht produceert geluid. Dat geluid belast de omgeving van de luchthaven. De geluidbelasting van al het vliegverkeer opgeteld (in 1 jaar) mag een vastgestelde grenswaarde niet overschrijden. Deze jaartotalen worden berekend voor 6 vastgestelde locaties in de omgeving van de luchthaven, de (L_{den}) handhavingpunten. Voor deze 6 handhavingpunten zijn grenswaarden bepaald. De ligging van de 6 handhavingpunten 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 geluidrukniveau per etmaal (day-evening-night) in dB(A). De grenswaarden voor de 6 handhavingpunten bij RTHA staan in artikel 7 en bijlage 1 van de Omzettingsregeling. Op verzoek van de regiopartijen zijn er naast de 6 wettelijke handhavingpunten 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 handhavingpunten aan de grenswaarden.

Wat zijn de resultaten?

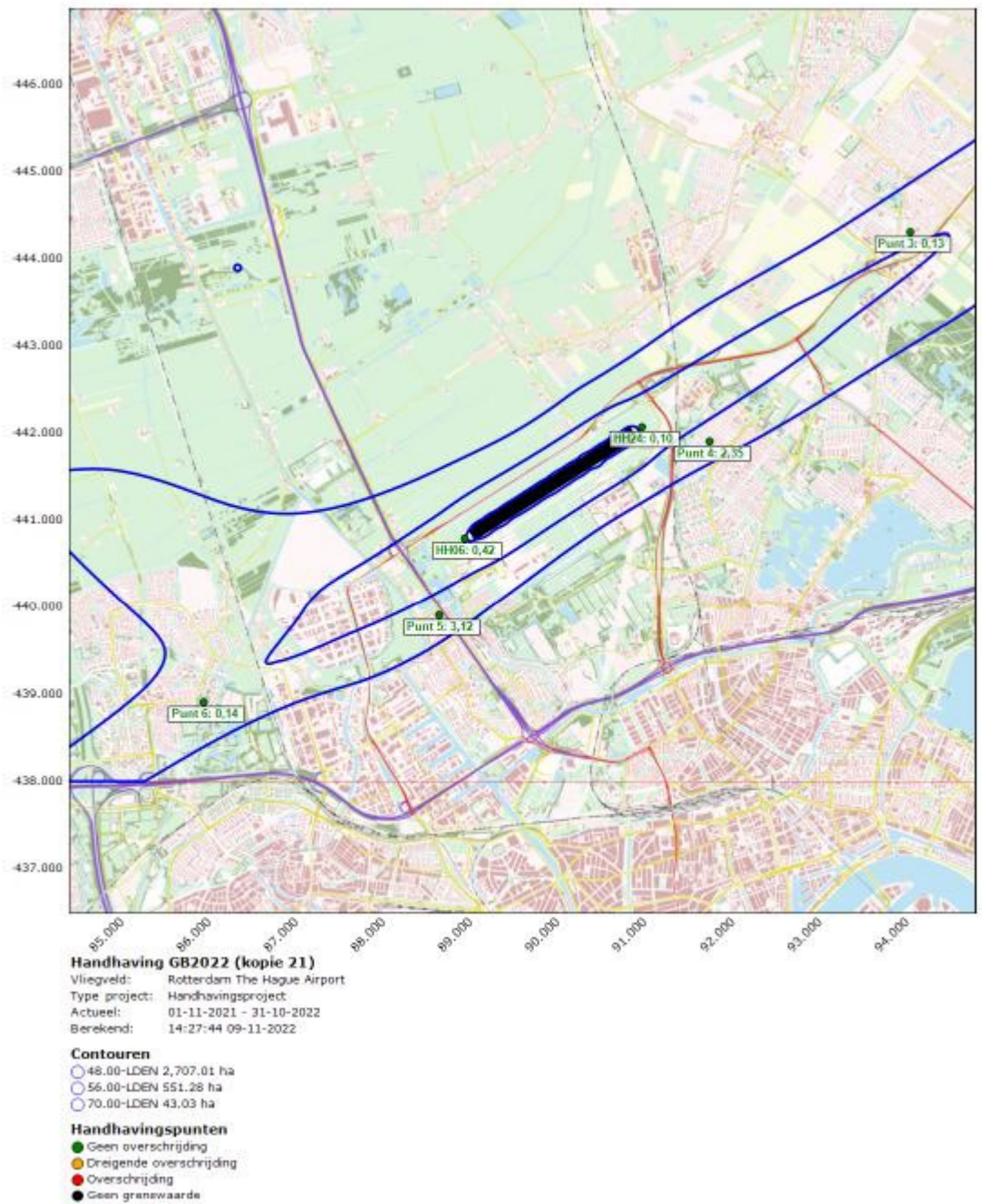
In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingpunten de geluidsnorm en de voor deze handhavingpunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidbelasting) voor het gebruiksjaar 2022.

Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de L_{den} , uitgedrukt in de geluidmaat 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 handhavingpunten onder of boven de geluidsnorm is uitgekomen.

Tabel 2. Geluidsnormen handhavingpunten en berekende geluidbelasting tot en met 31 oktober 2022

| Hh-punt | Locatie | Geluidsnorm L_{den} in dB(A) | Berekende geluidbelasting L_{den} in dB(A) | Percentage capaciteitsverbruik |
|---------|---------------|--------------------------------|--|--------------------------------|
| 1 | Baankop 06 | 68,77 | 68,35 | 90,8% |
| 2 | Baankop 24 | 69,95 | 69,85 | 97,7% |
| 3 | Bergschenhoek | 54,36 | 54,23 | 97,1% |
| 4 | Schiebroek | 53,98 | 51,63 | 58,2% |
| 5 | Overschie | 55,01 | 51,89 | 48,8% |
| 6 | Schiedam | 53,89 | 53,75 | 96,8% |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2022 niet zijn overschreden. Bij alle handhavingpunten was de geluidbelasting onder de norm. Figuur 1 (zie hieronder) toont de ligging van de handhavingpunten 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?

Aan het einde van dit gebruiksjaar zijn de invoergegevens gewijzigd die gebruikt worden bij de berekening van de geluidbelasting. De wijze waarop die berekening moet plaatsvinden is wettelijk voorgeschreven. De invoergegevens die bij die berekeningen gebruikt worden zijn opgenomen in aparte bijlagen bij het rekenmodel, de zogenoemde appendices.

Op 31 oktober 2022 publiceerde het Ministerie van I&W een nieuwe versie van de appendices bij het "Voorschrift voor de berekening van de L_{den} -geluidbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens". Deze nieuwe appendices gelden met terugwerkende kracht voor het berekenen van de geluidbelasting vanaf 1 november 2021, dus voor dit gehele gebruiksjaar 2022.

Vóór 31 oktober 2022 ontving de ILT van RTHA geluidrapportages op basis van berekeningen met de toen geldende appendices. Omdat er in het derde kwartaal van het gebruiksjaar een overschrijding van de grenswaarde dreigde, heeft de ILT op 12 september 2022 een waarschuwingsbrief gestuurd aan RTHA. Maatregelen die de luchthaven had getroffen bleken onvoldoende om een overschrijding te voorkomen. Deze situatie duurde voort tot 26 oktober 2022. Door de uitkomst van de uiteindelijke berekening over het gehele gebruiksjaar (dus met de nieuwe appendices) blijkt er geen sprake meer te zijn van een overschrijding van de grenswaarden.

Toelichting aanpassing appendices

Appendices bevatten de standaard geluidspecificaties van de verschillende vliegtuigtypen die gebruikt worden in het rekenmodel. Door de aanpassing van de appendices wordt het geluidsniveau van nieuwere types vliegtuigen realistischer meegenomen in de berekeningen, zonder dat de gegevens voor bestaande types veranderen.

De berekening van de geluidbelasting voor RTHA is met de nieuwe appendices nauwkeuriger. Als voor een bepaald type vliegtuig de gegevens voor het geluidniveau niet beschikbaar zijn, dan rekent het model namelijk met de gemiddelde geluidwaarde van vergelijkbare vliegtuigtypen op die luchthaven. Dat is toegestaan, maar minder nauwkeurig. Met de appendices vóór 31 oktober waren er geen gegevens voor ongeveer 12% van de vliegbewegingen van de grotere vliegtuigen. Met de nieuwe appendices wordt in gebruiksjaar 2022 voor maximaal 1,3% van deze vliegbewegingen met een gemiddelde waarde berekend. Het realiteitsgehalte van de berekende geluidbelasting is hierdoor toegenomen. In het geval van RTHA valt de berekening van de geluidbelasting in de handhavingspunten hierdoor lager uit.

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 2022 in totaal 112 vluchten onderzocht die onder een vlieghoogte van 3.000 voet van een vertrekroute zijn afgeweken. Enkele hiervan (2) waren vluchten die op verzoek van het klachtenbureau van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) zijn onderzocht.

Het onderzoek van de ILT heeft als resultaat 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

Januari 2023