Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport Gebruiksjaar 2024

Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport

Gebruiksjaar 2024

Datum versie 1.0, 11 februari 2025

Colofon

Uitgegeven door ILT-Luchtvaartautoriteit

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 14
3.3 Militair gebruik 15
3.4 Signalen uit de omgeving 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 vertrekroutes. Die regels zijn ingesteld zodat er zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) 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-Luchtvaartautoriteit 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-Luchtvaartautoriteit een handhavingsrapportage op waarin de resultaten van het toezicht staan. Deze handhavingsrapportage RTHA gaat over het gebruiksjaar 2024 (1 november 2023 tot en met 31 oktober 2024). 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 (2024)

1. De geluidsgrenswaarden zijn niet overschreden.
2. Er zijn 1.262 nachtvluchten op de luchthaven uitgevoerd. Dat zijn 11 nachtvluchten meer dan in het gebruiksjaar 2023. Van de 1.262 nachtvluchten hadden 716 vluchten (53%) betrekking op spoedeisende hulpverlening. Van de 1.262 nachtvluchten heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit voor 16 vluchten nadere informatie opgevraagd en ontvangen. Hierbij is een onrechtmatigheid geconstateerd voor wat betreft een landing door Corendon Nederland tussen 0:00 en 1:00 uur. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft hiervoor een waarschuwingsbrief gestuurd.
3. Er vonden 126 militaire vluchten op de luchthaven plaats, waarvan 5 in de nacht. Op de luchthaven is incidenteel gebruik door militaire luchtvaartuigen toegestaan.
4. De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft 163 afwijkingen van vertrekroutes onderzocht. In 1 van de onderzochte gevallen was een vliegtuig van Pegasus Airlines van de vertrekroute afgeweken zonder dat daarvoor opdracht was gegeven door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft daarvoor een waarschuwingsbrief gestuurd. In alle overige 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-Luchtvaartautoriteit 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-LVA 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-LVA 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-Luchtvaartautoriteit gebruik van Casper Noise, een vliegtuigvolgsysteem dat exact registreert waar en hoe hoog het vliegtuig gevlogen heeft. Ook kan de ILT-LVA 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-LVA 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-Luchtvaartautoriteit maatregelen nemen en dwangsommen opleggen.

1.2 Handhavingsrapportage

Na afloop van ieder gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober van het volgende jaar) stelt de ILT-Luchtvaartautoriteit 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 2024 (1 november 2023 tot en met 31 oktober 2024).

2 Gegevenslevering: welke informatie gebruikt de ILT-Luchtvaartautoriteit?

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

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

1. Informatie die de luchthaven aan de ILT-Luchtvaartautoriteit moet verstrekken
Dit gaat om wettelijk verplichte informatie. De luchthaven moet deze informatie aan de ILT-LVA verstrekken zonder dat de ILT-LVA daarom vraagt. In de Regeling burgerluchthavens staat welke informatie dat is. Voor RTHA betekent dit dat zij bij de ILT-LVA informatie aanlevert 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-Luchtvaartautoriteit de bevoegdheid de levering van de gewenste informatie af te dwingen. In het afgelopen gebruiksjaar heeft de ILT-LVA van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.

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

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 2024, waaronder militaire vluchten;
c. informatie van luchthaven en luchtvaartmaatschappijen ontvangen over de oorzaak van de nachtvluchten tussen 00:00 uur en 01:00 uur.

2. Informatie afkomstig uit informatiebronnen van ILT-Luchtvaartautoriteit
Naast informatie afkomstig van de luchthaven beschikt de ILT-LVA 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-LVA van luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigeigenaren, luchtverkeersleiding en klachtenbureaus ontvangt.

3. Aanvullende informatie die de luchthaven op verzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit verstrekt
Bij het analyseren van de informatie en bij het toetsen van de informatie aan de verschillende normen kan het voorkomen dat de ILT-LVA over bepaalde onderwerpen of gegevens nog aanvullende gegevens nodig heeft. De ILT-LVA 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-LVA 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-Luchtvaartautoriteit 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 de grote commerciële luchtvaart. De ILT-LVA 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-LVA alleen als daarvoor aanleiding is (bijvoorbeeld bij geluidhinderklachten).

Wat zijn de resultaten?
In de onderstaande tabel staan alle *nachtvluchten* die RTHA aan de ILT-Luchtvaartautoriteit gerapporteerd heeft. De ILT-LVA 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	
Maand	2a	2b	4a	4b	4c	4d	4e	4f	4g	4h	4i	Militair	Totaal
November 2023	38					3	1	15	9		1		67
December 2023	38		6			6	4	19	7				80
Januari 2024	31					4		9	7				51
Februari 2024	35					9	2	17	7			2	72
Maart 2024	39		1			7	4	14	8				73
April 2024	62		2			1	1	14	21	1			102
Mei 2024	38		1			2	6	28	26	2		1	104
Juni 2024	78				1	4	3	23	51	1		1	162
Juli 2024	91		2		2	4	6	40	44	4			193
Augustus 2024	78				2	16	3	16	29	1			145
September 2024	69						2	25	30	1			127
Oktober 2024	43		4			4	2	16	15	1		1	86
Totaal 2023-2024	640	0	16		5	60	34	236	254	11	1	5	1262

Uit tabel 1 blijkt dat het totaal aantal nachtvluchten in het gebruiksjaar 2024 op 1.262 uitgekomen is. Dat zijn er 11 meer dan in het gebruiksjaar 2023, een toename van minder dan 1%.

In totaal blijkt dat van de 1.262 nachtvluchten, 716 vluchten (57%) spoedeisende hulpverlening (artikel 4.2a, 4.4a en d) betrof, waarvan 640 vluchten uitgevoerd door de traumahelikopter (artikel 4.2a), dit is 51% van alle nachtvluchten. Ten opzichte van gebruiksjaar 2022 is het spoedeisend maatschappelijk verkeer toegenomen met 8%.

Het aantal nachtvluchten dat door de luchthaven werd aangemeld in de categorie zakenvluchten (artikel 4.4f) was lager dan in 2023. Het waren er 22 minder, een afname van 9% ten opzichte van vorig jaar.

In gebruiksjaar 2024 waren er minder nachtvluchten door de grote commerciële luchtvaart dan in 2023.

Het aantal landingen na 23:00 uur nam met 38 landingen af ten opzichte van 2023. In 2024 ging het om in totaal 265 landingen tussen 23:00 en 01:00 uur (artikel 4.4g en 4.4h). De afname betreft vooral landingen na 24:00 uur.

Tussen 6:00 en 7:00 uur nam het aantal landingen met 16 vluchten toe ten opzichte van 2023 (artikel 4.4e).

De late landingen tussen 23:00 uur en 0:00 uur die voldoen aan de uitzondering als genoemd in artikel 4.4g zijn vrijwel allemaal uitgevoerd door Transavia. Zolang maatschappijen hierbij gebruik maken van toestellen die voldoen aan de geluideisen, zijn deze landingen toegestaan. Het totale aantal landingen in deze categorie is in dit gebruiksjaar afgenomen met 7 vluchten.

Ook mogen luchtvaartmaatschappijen onder bepaalde voorwaarden landingen op RTHA uitvoeren tussen 0:00 uur en 01:00 uur (artikel 4.4h). In het afgelopen gebruiksjaar betrof dat 11 landingen. Met name Transavia heeft veel minder landingen in deze categorie uitgevoerd in vergelijking met het vorige gebruiksjaar.

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft van deze 11 vluchten de achterliggende reden van de late landing opgevraagd en gekregen. In 1 geval, bij een vlucht van Corendon Nederland, voldeed de landing niet aan de toegestane uitzonderingscriteria van de Omzettingsregeling. De ILT-LVA heeft hiervoor een waarschuwing gegeven.

In 2024 werden er 5 starts na 23:00 uur uitgevoerd door de grote commerciële luchtvaart. Deze zijn door de exploitant gemeld aan de ILT-Luchtvaartautoriteit met vermelding van de achterliggende reden. De ILT-LVA heeft in alle gevallen beoordeeld dat er werd voldaan aan artikel 4.4c.

Ten opzichte van 2019, het laatste jaar vóór de coronacrisis, vonden er door de grote commerciële luchtvaart in dit gebruiksjaar 107 minder landingen plaats tussen 23:00 en 01:00 uur en tussen 6:00 en 7:00 uur waren het 9 landingen meer.

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-Luchtvaartautoriteit in eerdere gebruiksjaren heeft onderzocht, zijn geen overtredingen geconstateerd. Daarom controleert en onderzoekt de ILT-LVA circuitvluchten in het kader van les- of oefenvluchten alleen nog wanneer de ILT-LVA hierover klachten ontvangen heeft. In het gebruiksjaar 2024 heeft de ILT-LVA 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 2024 in totaal 126 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden, waarvan 5 in de nacht (zie de nachtvluchtentabel in paragraaf 3.1). Dit zijn 4 militaire nachtvluchten meer dan in het gebruiksjaar 2023.

3.4 Signalen uit de omgeving

De ILT-Luchtvaartautoriteit 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-LVA ontvangt deze signalen rechtstreeks of via de Milieudienst Rijnmond (DCMR).

DCMR stelde vragen over 2 afwijkingen van de vliegroute, die de ILT-Luchtvaartautoriteit heeft onderzocht (zie hoofdstuk 5). In beide gevallen constateerde de ILT-LVA geen overtreding.

Daarnaast ontving de ILT-Luchtvaartautoriteit van 11 melders 19 vragen en meldingen over RTHA over geluidsoverlast. De meeste meldingen gingen in dit gebruiksjaar over geluidoverlast door laagvliegen (11). Daarnaast werden 8 vragen gesteld over afwijken van vliegroutes (zie hoofdstuk 5). Bij 2 meldingen van overlast betrof het gebruik van de luchthaven buiten de openingstijden.

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

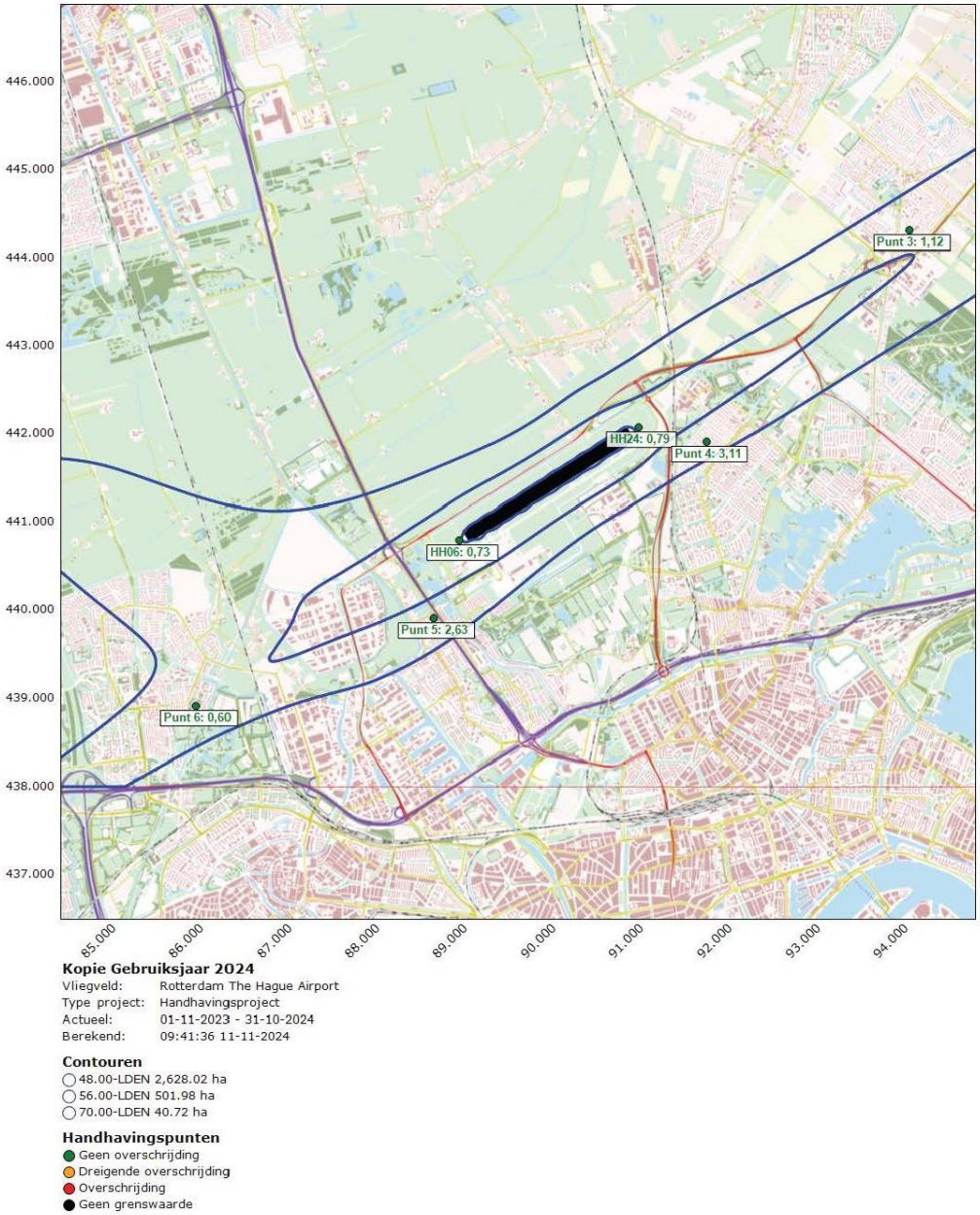
Wat zijn de resultaten?
In onderstaande tabel staan voor de 6 handhavingspunten de geluidsnorm en de voor deze handhavingspunten berekende totale hoeveelheid geluid (geluidbelasting) voor het gebruiksjaar 2024.
Het gaat hier om geluidswaarden voor het etmaal, de L_{den}, uitgedrukt in de geluidsmaat 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 2024

Hh-punt	Locatie	Grenswaarde L_{den} in dB(A)	Berekende geluidbelasting L_{den} in dB(A)	Percentage capaciteits-verbruik
1	Baankop 06	68,77	68,04	84,5%
2	Baankop 24	69,95	69,16	83,4%
3	Bergschenhoek	54,36	53,24	77,3%
4	Schiebroek	53,98	50,87	48,9%
5	Overschie	55,01	52,38	54,6%
6	Schiedam	53,89	53,29	87,1%

Grenswaarden begrenzen de geluidsruimte die de luchthaven jaarlijks heeft. De kolom “Percentage capaciteitsverbruik” geeft aan hoeveel van die geluidsruimte in dat jaar is verbruikt. Voor alle handhavingspunten is dit percentage ruim onder 100%.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsnormen in het gebruiksjaar 2024 niet zijn overschreden. Bij alle handhavingspunten was de geluidbelasting onder de betreffende grenswaarde. Figuur 1 (zie hieronder) toont de ligging van de handhavingspunten op de kaart met hierbij het verschil tussen de berekende geluidbelasting met de grenswaarde, uitgedrukt in decibel.



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

Wat valt op in dit gebruiksjaar?
Op 30 juli 2024 is een wijziging van de Regeling burgerluchthavens in werking getreden.[1] Dit betreft onder meer een wijziging van Bijlage 1, de rekenmethode voor het berekenen van de geluidbelasting in handhavingspunten en voor geluidcontouren. In het overgangsrecht daarbij is aangegeven dat deze nieuwe methode pas van toepassing is op het moment dat er een luchthavenbesluit in werking treedt. De voorbereiding daarvoor is door RTHA gestart.

Voor de berekeningen in het kader van de vigerende Omzettingsregeling is dus nog de rekenmethode van toepassing zoals beschreven in de Bijlage 1 die gold voorafgaand aan de wijziging. Dit betekent dat er in de berekening van de geluidbelasting geen wijzigingen hebben plaatsgevonden ten opzichte van het vorige gebruiksjaar.

[1] Staatscourant 2024, nr. 20225

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-Luchtvaartautoriteit 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-LVA de afwijkingen van de vertrekroutes controleert en handhaaft.

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

Wat zijn de resultaten?
De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft in het gebruiksjaar 2024 in totaal 163 vluchten onderzocht die van een vertrekroute zijn afgeweken onder een vlieghoogte van 3.000 voet. Daarnaast zijn nog 2 vluchten zijn op verzoek van het klachtenbureau van DCMR onderzocht.

Uit het onderzoek van de ILT-Luchtvaartautoriteit blijkt dat in 1 van de onderzochte gevallen een vliegtuig onder 3.000 voet van de vertrekroute is afgeweken zonder dat daarvoor opdracht was gegeven door LVNL. Dit betrof een vlucht van Pegasus Airlines. De ILT-LVA heeft daarvoor een waarschuwingsbrief gestuurd.

In alle andere 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

ILT-Luchtvaartautoriteit

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLenT

Februari 2024