

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191
2500 DB DEN HAAG

Onze Ref: SK19-OV01

Bijlage(n): Geen

Datum: 28 februari 2019

Betreft: Reactie op voornemen maatregelen in verband met overschrijding grenswaarde
geluid RTHA, gebruiksjaar 2018

Geachte

Allereerst dank om een zienswijze te kunnen geven met betrekking tot het voornemen maatregelen aan Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op te leggen in verband met de overschrijding grenswaarde geluid RTHA, gebruiksjaar 2018. RTHA maakt hier graag gebruik van.

Zoals eerder aangegeven, is de luchthaven zich bewust van het feit dat de waarde in het handhavingspunt is overschreden. Zoals eerder aangegeven was ons inziens de situatie in 2018 uniek die voor het grootste deel veroorzaakt werd door unieke meteo-omstandigheden, dat deze situatie uniek was is ook door het KNMI meermaals onderschreven. De luchthaven blijft van mening dat de unieke weersituatie in 2018 weldegelijk onder de noemer "bijzonder gevallen" gekwalificeerd zou kunnen worden en dat de Minister van maatregelen om deze reden zou kunnen afzien. De luchthaven deelt de mening van de inspectie dat een overschrijding niet wenselijk is en heeft begrip voor het standpunt van de inspectie dat zij er alles aan moet doen om herhaling te voorkomen.

In uw voornemen schrijft u dat maatregelen genomen worden om een overschrijding in het lopende gebruiksjaar 2019 te voorkomen. Dit betekent impliciet dat de maatregel niet bedoeld kan zijn als "straf" voor de overschrijding in het afgelopen gebruiksjaar 2018 zoals ook in het aangehaalde artikel van de wet luchtvaart bedoeld is.

Voorgenomen maatregel 1 zoals deze nu geformuleerd is (RTHA gaat er hierbij overigens vanuit dat hier de feitelijke geluidsbelasting bedoeld wordt en niet de zich ontwikkelende geluidsbelasting), is ons inziens wel degelijk een "straf". Indien deze maatregel ongewijzigd van kracht wordt dan kan de luchthaven niet meer de volledig vergunde geluidsruimte gebruiken. Immers de laatste twee weken (19 oktober -31 oktober, 3,8% van het gebruiksjaar) zal nooit leiden tot het gebruik van 10% van de geluidsruimte. Als gevolg hiervan is feitelijk niet meer de volledig vergunde geluidsruimte in 2019 beschikbaar voor het verkeer maar nog slechts 93,8% (90% tot 18 oktober + 3,8% na 18 oktober) nog bruikbaar. Verder is in de voorgenomen maatregel 1 onduidelijk wat de situatie is als de voorgestelde 90% voor handhavingspunt 6 ondanks alle genomen beheersmaatregelen onverhoopt alsnog wordt overschreden.

Rotterdam The Hague Airport BV

Postbus 12025

3004 GA Rotterdam

T +31 (0)10 44 63 444

F +31 (0)10 44 63 499

info@rotterdamthehagueairport.nl

www.rotterdamthehagueairport.nl

KvK Rotterdam 24180117

ABN AMRO Bank 50.49.34.090

Omdat RTHA beseft dat het voor RTHA maar ook voor de inspectie van groot belang is om een nieuwe overschrijding te voorkomen stelt RTHA als alternatief voor de voorgenomen maatregel 1 het volgende voor:

- Indien en zolang de zich ontwikkelende geluidsbelasting gedurende gebruiksjaar 2019 van handhavingspunt 6 meer dan 90% bedraagt dan stelt de luchthaven baansturing in waarbij het landend verkeer indien veilig mogelijk van baan 24 gebruik moet maken
- Indien en zolang de ZOG in handhavingspunt 6 gedurende gebruiksjaar 2019 meer dan 97% bedraagt dan draagt de luchthaven zorg dat de slot coördinator geen nieuwe slots meer uitgeeft en worden teruggegeven slots niet opnieuw uitgegeven.

Op deze manier kan in combinatie met rapporteren per twee weken een dreigende overschrijding eerder gesignaleerd en gestuurd worden om een dreigende overschrijding nog effectiever te voorkomen, zonder dat de luchthaven en haar gebruikers disproportioneel beperkt worden in hun exploitatiemogelijkheden.

Voorgenomen maatregel 2 en 3 zijn ons inziens met de nieuwe maatregel 1 overbodig geworden. Maatregel 3 is ons inziens ook om een andere reden ongewenst: de voorgestelde instemming door uw dienst kan immers gezien worden als een besluit conform Algemene Wet Bestuursrecht waar beroep en bezwaar tegen mogelijk is (net als in het verleden het geval was met de vaststelling van een gebruiksplan onder de luchtvaartwet). Dit kan aanleiding geven tot langdurige procedures, wat ons ongewenst lijkt.

Voorgenomen maatregel 4 kan op onze instemming rekenen. Hierbij treedt echter een probleem op. RTHA heeft deze berekeningen moeten plaatsvinden contact gezocht of dit mogelijk is. In de huidige versie is er door het ministerie voor gekozen dat handhaving alleen kan plaatsvinden middels zogenoemde "handhavingsprojecten". Deze projecten hebben een beperking dat alleen per kwartaal (en bij verscherpt toezicht per maand) berekend kan worden, berekening per twee weken zoals voorgesteld is (zonder aanpassing van het Lden-tool) niet mogelijk.

Het Lden-tool is gemaakt en wordt onderhouden in opdracht uw ministerie. Om uitvoering van voorgenomen maatregel 4 mogelijk te maken is daarom noodzakelijk dat het Lden-tool tijdig (dat wil zeggen voor 1 mei a.s.) in opdracht van uw ministerie wordt aangepast. RTHA kan (omdat zij geen zeggenschap heeft over dit systeem) hier geen opdracht voor geven. Is deze aanpassing niet tijdig gerealiseerd dan is de luchthaven niet in staat om maatregel 4 (waar zij in principe geen probleem mee heeft) uit te voeren.

Voor het geval de Minister ondanks de unieke situatie in 2018 niettemin meent maatregelen te moeten nemen, spreekt RTHA de hoop uit, dat met bovenstaande zienswijze rekening zal houden bij het nemen van die maatregelen'

Met hartelijke groet,
ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT