

BTV REACTIE OP WIJZIGING REKENVOORSCHRIFT SPOEDEISENDE HULP

De Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport (BTV) heeft met belangstelling de consultatiestukken gelezen. De BTV vertegenwoordigt ruim 1.600 leden (gezinnen) die in de omgeving van RTHA wonen.

Het voorstel tot wijziging van Bijlage 1, hoofdstuk 7, onder 1, bij de Regeling burgerluchthavens heeft tot doel om de geluidbelasting van luchtvaartuigen waarmee spoedeisende vluchten worden uitgevoerd te kunnen berekenen aan de hand van het daadwerkelijke type luchtvaartuig zoals dat in gebruik is. De achtergrond van de wijziging is de volgende:

“In de handavingsberekeningen wordt gerekend met een bepaalde variant van de traumahelikopter als referentietoestel, terwijl in de praktijk grotendeels gevlogen wordt met een stillere variant. Volgens het rekenvoorschrift in bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens zijn vliegtuigtypes ingedeeld naar een ICAO-code. Per code worden representatieve geluid- en prestatiegegevens gebruikt. Voor de traumahelikopters is het zo dat de nieuwe, stillere traumahelikopter dezelfde ICAO-code is gegeven omdat het formeel gezien hetzelfde type is als het referentietoestel, hetzij een stillere variant. Doordat de ICAO-code hetzelfde is gebleven, moeten beide varianten volgens de geregistreerde, zwaardere, variant doorgerekend worden.”

“Met deze wijziging wordt het mogelijk gebruik te maken van aanvullende gegevens als deze voor het vliegtuigtype beschikbaar zijn in deze appendices. Hiermee kan in het geval van de traumahelikopter gerekend worden met een beter met de praktijk overeenkomende geluidsbelasting, ondanks dat beide varianten eenzelfde ICAO-code hebben.”

Aanleiding voor de wijziging is de overschrijding van de geluidsruimte van RTHA in het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2023. Met dit voorstel beoogt de minister een toename van het aantal vluchten voor het gebruiksjaar 2023 binnen de bestaande geluidsruimte mogelijk te maken om te voorkomen dat de ILT handhavend optreedt. De minister verzoekt om die reden om inwerkingtreding op 1 oktober 2023 en wijkt hiermee af van de minimum invoeringstermijn van twee maanden.

De BTV heeft ernstige bezwaren tegen de wijziging, de inkorting van de invoeringstermijn en de verdere procedurele gang van zaken. Wij lichten dit hierna toe.

Onwettige aanpassing

De berekening van geluidsbelasting is stringent geregeld in de Regeling burgerluchthavens (RBL). Volgens artikel 4 RBL moeten de Lden-grenswaarden en de geluidbelasting in handhavingpunten worden berekend en bepaald overeenkomstig Bijlage 1 waarbij gebruik wordt gemaakt van de Indelingslijst luchtvaartuigtypen en de Appendices. Bijlage 1 heeft tot doel om op eenduidige wijze de berekeningsmethodiek voor zowel de berekening van de grenswaarden (geluidbelastingberekening) als de berekening van de gerealiseerde geluidbelasting (handavingsberekening) vast te leggen (par. 1.2 Bijlage 1). De geluidbelastingberekening en de handavingsberekening moeten worden uitgevoerd op basis van de meest recente versie van de Appendices en Indelingslijst (par. 3.2 Bijlage 1).

In par. 5.1 Bijlage 1 is toegelicht waarom voor de berekening van de geluidbelasting de bestaande luchtvaartuigtypen zijn ingedeeld in een beperkt aantal gespecificeerde categorieën. De categorieën en de toedeling van luchtvaartuigtypen (met ICAO code) naar de categorieën, zijn vastgelegd in de Indelingslijst. Per categorie is in de Appendices een representatief luchtvaartuigtype aangegeven, hetgeen inhoudt dat alle luchtvaartuigtypen die

tot één categorie behoren, worden verondersteld identieke geluids- en prestatiegegevens te hebben.

Met het voorstel wordt van deze systematiek afgeweken: voor de handhavingsberekening van 'Luchtvaartuigen die volgens hoofdstuk 8 zijn gecertificeerd' mag de geluidbelasting ook worden berekend op basis van 'aanvullende informatie' die beschikbaar is over het luchtvaartuigtype. Hiermee worden voor de handhavingsberekening andere gegevens gebruikt dan voor de geluidbelastingberekening en wordt afgeweken van de gegevens in de Appendices en Indelingslijst. Dit is in strijd met de dwingende voorschriften, zoals hiervoor samengevat.

Eenzijdige voorstelling van zaken en oneigenlijke handelwijze

De BTV constateert dat de minister met dit voorstel de Omzettingsregeling van RTHA omzeild. In de Omzettingsregeling is de totale geluidsruijme vastgelegd. De geluidsoverschrijding in het eerste kwartaal van gebruiksjaar 2023 wordt toegeschreven aan de sterke stijging van spoedeisende vluchten. Dit is een eenzijdige voorstelling van zaken: de toename van de geluidsproductie van zowel het commerciële verkeer als het spoedeisende verkeer sinds Omzettingsregeling zorgt ervoor dat RTHA de laatste jaren tegen de grenzen van de geluidsruijme aanloopt.

Als de maximale geluidsruijme wordt overschreden moet de ILT handhavend optreden. De wetgever stelt dat dit probleem alleen kan worden opgelost door aanpassing van de RBL, omdat sturing om direct tot minder traumaverkeer op luchthavens te komen in de praktijk niet te organiseren is dan wel maatschappelijk niet aanvaardbaar is. Ook dit is een eenzijdige voorstelling van zaken. Als er ruijme nodig is om het spoedeisende verkeer ongehinderd haar werk te laten doen en RTHA overschrijding van de geluidsruijme wil voorkomen, zal RTHA het aantal commerciële vluchten moeten reduceren. Het is aan RTHA toe te rekenen dat zij deze mogelijke overschrijding in 2023 niet heeft voorkomen door minder capaciteit te declareren voor het commerciële verkeer.

Beoogde uitkomst is juridisch niet afdwingbaar

De minister geeft toe dat het juridisch niet mogelijk is om de vrijgekomen geluidsruijme te reserveren voor het spoedeisende verkeer. Om dit op te lossen stelt de minister dat er met RTHA een bestuurlijke afspraak is gemaakt om de vrijgekomen ruijme alleen te gebruiken voor spoedeisende hulpverlening en/of politievluchten.

Het Beleidskompas vermeldt dat de wijziging aan de Inspecteur-Generaal van de ILT is voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De reactie van de Inspecteur-Generaal is niet opgenomen in het Beleidskompas. De vermelding '(PM)' maakt duidelijk dat deze reactie op het moment van publicatie nog niet beschikbaar was.

Op 7 juni 2019 besliste de Raad van State dat de bestuurlijke afspraak met RTHA over het maximaal aantal nachtvluchten niet afdwingbaar was, omdat een wettelijke basis ontbrak. RTHA verbrak deze afspraak: het aantal nachtvluchten nam toe met ruim 50% en de omwonenden staan met lege handen. De BTV merkt op dat dit ook voor de onderhavige bestuurlijke afspraak zal gelden.

De BTV vindt deze gang van zaken onaanvaardbaar.

Schending van belangen van omwonenden

De wijziging is louter gericht op het accommoderen van meer vluchten ten faveure van RTHA en de commerciële luchtvaart. Dit is in strijd met de Luchtvaartnota waarin het Rijk als doel stelt om de geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat door de luchtvaart te verminderen.

Het is onaanvaardbaar en onrechtmatig dat het belang van een goede en gezonde leefomgeving rondom het vliegveld ondergeschikt wordt gemaakt aan de financiële belangen van RTHA en de commerciële luchtvaart.

Het is schandalig dat de belangen van omwonenden worden weggepoetst door recht te praten wat krom is: volgens het Beleidskompas is de “Brede maatschappelijke impact” van deze wijziging “Positief” en “Goed” en draagt deze bij aan “Goede gezondheid en welzijn”.....

Vragen

Wij verzoeken u vriendelijk in de reactie op de consultatie (Reactie) in te gaan op onze bezwaren, zoals hiervoor uiteengezet. Daarnaast verzoeken wij u aandacht te besteden aan de volgende vragen/opmerkingen:

1. Heeft de minister extern juridisch advies ingewonnen over de rechtsgeldigheid van de aanpassing? Zo ja, dan verzoeken wij u om dit advies in de Reactie op te nemen. Zo nee, dan verzoeken wij de minister om alsnog extern advies hierover in te winnen en hiervan in de Reactie melding te maken.
2. Wij wensen zo spoedig mogelijk kennis te nemen van de reactie van de ILT over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het voorstel.
3. Wat is de verklaring van de minister dat hij voorrang geeft aan de belangen van RTHA (en de commerciële luchtvaart) boven de belangen van de omwonenden ten aanzien van een reductie van de geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen?