

Wetgeving en Rijksbeleid



Inwerkprogramma RTHA Gemeenteraad Rotterdam



Gemeente
Rotterdam

Wettelijke basis gebruik RTHA

RTHA is een luchthaven van **nationale betekenis** => **Rijk is bevoegd gezag** voor het afgeven van de vergunning.

Om een luchthaven van nationale betekenis te exploiteren, is ogv **de Wet Luchtvaart** een Luchthavenbesluit nodig.

Daarnaast dient de luchthaven te beschikken over **andere vergunningen**, waaronder een veiligheidscertificaat (af te geven door de ILT), een milieuvergunning, een natuurwetvergunning en een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning).

Handhaving Luchthavenbesluit

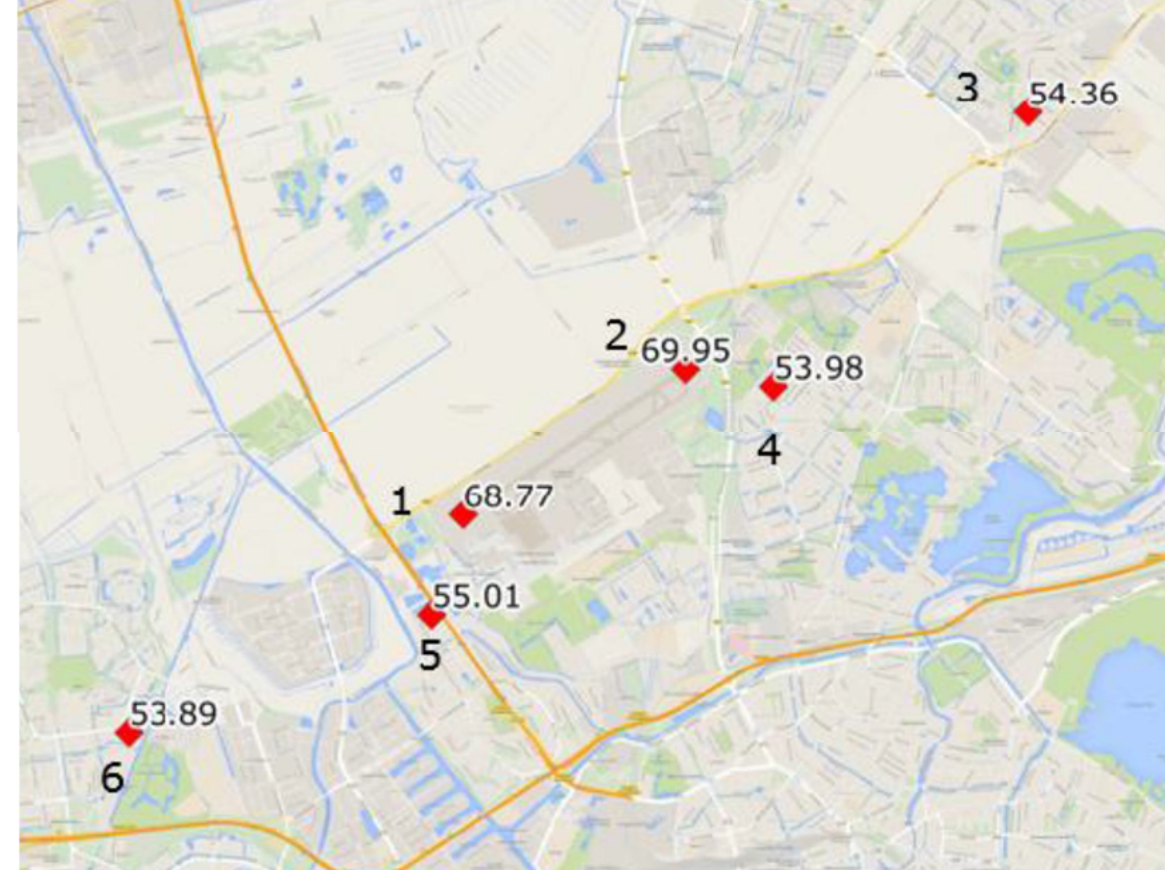
Handhaving belegd bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Op basis van jaarlijkse rapportage door RTHA handhaaft ILT op **bepalingen** in het **luchthavenbesluit**, zoals:

- Realisatie geluidsbelasting
- Openingstijden
- Afwijkingen van de voorgeschreven routes

De ILT stelt jaarlijks een **handhavingsrapportage** op, die openbaar wordt gemaakt.

De ILT kan indien noodzakelijk **maatregelen opleggen** als bepalingen niet worden nagekomen.



Handhavingspunten

Op basis van berekening wordt geluidsbelasting vergeleken met max. toegestane waarden.

Aanleiding nieuw luchthavenbesluit

Met de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens ([RBML](#)) uit [2009](#) zijn [nieuwe bepalingen](#) voor de regionale luchthavens vastgesteld.

Zo is de oude [geluidmaat Ke vervangen door Lden](#). En is de handhaving op geluidzones vervangen door [handhaving op geluid in handhavingspunten](#).

De huidige [Omzettingsregeling uit 2013 is tijdelijk](#) en dient vervangen door een nieuw luchthavenbesluit.

De vereisten van een luchthavenbesluit

In de [Wet Luchtvaart](#), het [Besluit burgerluchthavens](#) en de [Regeling burgerluchthavens](#) is bepaald [welke zaken](#) in een Luchthavenbesluit moeten en kunnen worden opgenomen [en hoe](#).

Bij een [aanvraag](#) voor een luchthavenbesluit worden onderbouwende studies als [Milieu Effect Rapportage](#) en [economische effecten](#) of een [Maatschappelijke Kosten Baten Analyse](#) gevoegd.

In de [MER](#) moeten de milieu-effecten van de [voorgenomen wijzigingen](#) in kaart worden gebracht. Een MER bevat dus minimaal het [referentiescenario](#) (voortzetting huidige scenario) en de [beoogde wijzigingen](#).

Het bevoegd gezag zal de aanvraag op basis van de onderbouwende studies beoordelen. Daarbij wordt ook het regionale bestuurlijke draagvlak voor de aanvraag meegewogen.

Luchtvaartnota: Beleidsopgaven irt RTHA

Ontwikkeling moet **passen binnen de regio's** met zoveel mogelijk **draagvlak**.

Minder **nachtvluchten, geluidshinder en emissies verontreinigende stoffen**.

RTHA blijft de uitwijkplek voor vliegtuigen die niet op **Schiphol** kunnen landen maar de eisen worden strenger.

Er komt een **aparte gebruiksruimte** voor spoedeisende hulpverlening en politietaken.

Eventuele **groei** kan worden **verdiend, indien** de luchtvaart **stiller en schoner** wordt.

Implementatie Luchtvaartnota in luchthavenbesluit RTHA

Vier publieke belangen: veiligheid, duurzaamheid, gezonde leefomgeving en verbondenheid.

Normen en criteria moeten hiervoor nog ontwikkeld (zoals CO2, ervaren hinder) en zullen stapsgewijs verwerkt worden in toekomstige wijzigingen van luchthavenbesluiten.

In afwachting hiervan kan de impact op de omgeving eventueel begrensd worden door regels als een maximum aantal vliegtuigbewegingen of een maximum gedurende een bepaalde tijdsperiode.

Dit kan onderdeel zijn van de lopende regionale verkenning voor RTHA.

Verwachtingen IenW van regionale overheden

De luchtvaartnota vraagt om **regionale verkenningen over de toekomstverwachting** met het oog op een aanvraag van een luchthavenbesluit.

De regio is aan zet om vast te stellen hoe regionale belanghebbenden de toekomst van de luchthaven zien.

Daarom dringt IenW aan op een **uitspraak over het voorkeursscenario door regionale overheden**. IenW zal dit regionale **bestuurlijke draagvlak meewegen**.