

# CRO+ LUCHTHAVEN ROTTERDAM

## Nieuwe bestuurder stelt zich voor



Pascal Lansink -  
Bastemeijer

- **Wethouder Pascal Lansink – Bastemeijer** is in de zomer 2024 als nieuwe bestuurder toegetreden tot de CRO (Commissie Regionaal Overlegorgaan) Luchthaven Rotterdam namens de gemeente Rotterdam.

**Voorzitter Monique List - De Roos** CRO Luchthaven Rotterdam leidt het gesprek met de nieuwe bestuurder over de toekomst van de luchthaven Rotterdam.



Monique  
List-de Roos

## Presentaties

- **“Slot coördinatie op luchthavens in Nederland”**  
In de wereld zijn er 200 luchthavens die zo druk zijn dat luchtvaartmaatschappijen van tevoren een slot moeten verkrijgen. Hoe werkt slot coördinatie proces en wat zijn de laatste ontwikkelingen die van belang zijn voor Nederland? Hugo Thomassen (Managing Director Airport Coordination Netherlands).
- **“Visie en inzet bewoners nieuw LHB”**  
Dirk Breedveld (CRO lid bewonersvertegenwoordiger namens de gemeente Rotterdam) geeft een presentatie.



Hugo Thomassen

## Actualiteiten

- Stand van zaken nieuw Luchthavenbesluit Luchthaven Rotterdam – RTHA.
- Proces om te komen tot een nieuwe indeling van het luchtruim – Ministerie Infrastructuur en Waterstaat.
- Voortgang onderzoek naar afwijkers van de SID's - werkgroep hinderbeperking CRO Luchthaven Rotterdam.



Dirk Breedveld

12 december 2024 – 18.30 – 20.30 uur – DCMR Schiedam



COMMISSIE REGIONAAL OVERLEGORGAAN ROTTERDAM

[secretaris@cro-rotterdam.nl](mailto:secretaris@cro-rotterdam.nl) [www.cro-rotterdam.nl](http://www.cro-rotterdam.nl)



## **CRO+ Bijeenkomst d.d. 12 december 2024**

**CRO-bew.vert. Schiedam**

– Marcel Houtkamp

- plv. Manon Luiting

**CRO-bew.vert. Lansingerland**

– Dennis Thoen

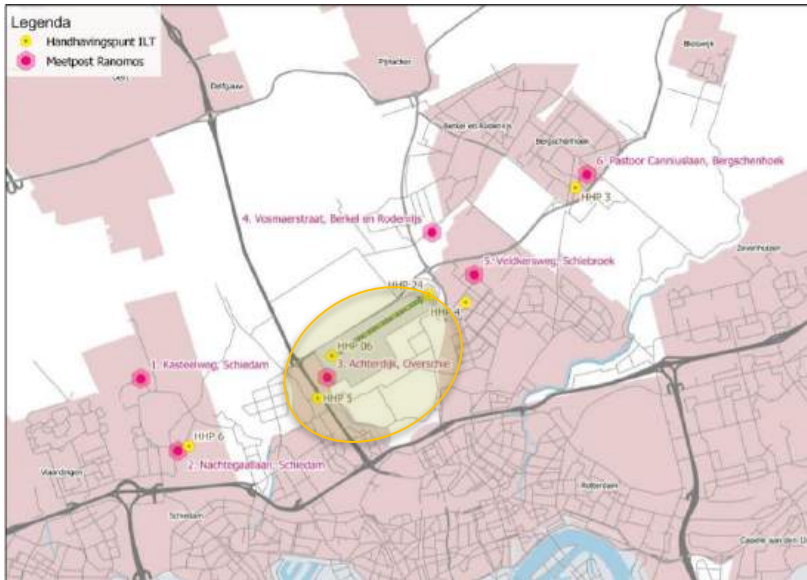
**CRO-bew.vert. Rotterdam**

– Dirk Breedveld

-> Vertegenwoordigers van omwonenden voorgedragen door betreffende gemeente en door voorzitter van CRO benoemd als lid.



## Locatie en Huidige Situatie RTHA– ‘Al jaren discussiepunt .?!’



**200 tot 300 meter  
boven woningen  
> 70 – >80 dB(A)**

**Ca. 600 meter van de bebouwde  
kom**

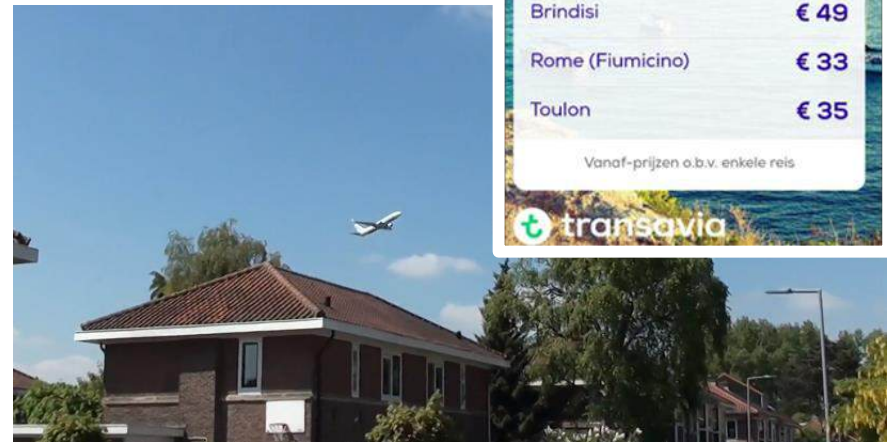
Rotterdam naar  
topbestemmingen

**Vliegen vanaf  
Rotterdam Airport**

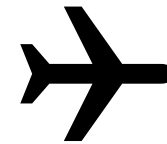
Barcelona	€ 29
Pisa	€ 29
Brindisi	€ 49
Rome (Fiumicino)	€ 33
Toulon	€ 35

Vanaf-prijzen o.b.v. enkele reis

transavia

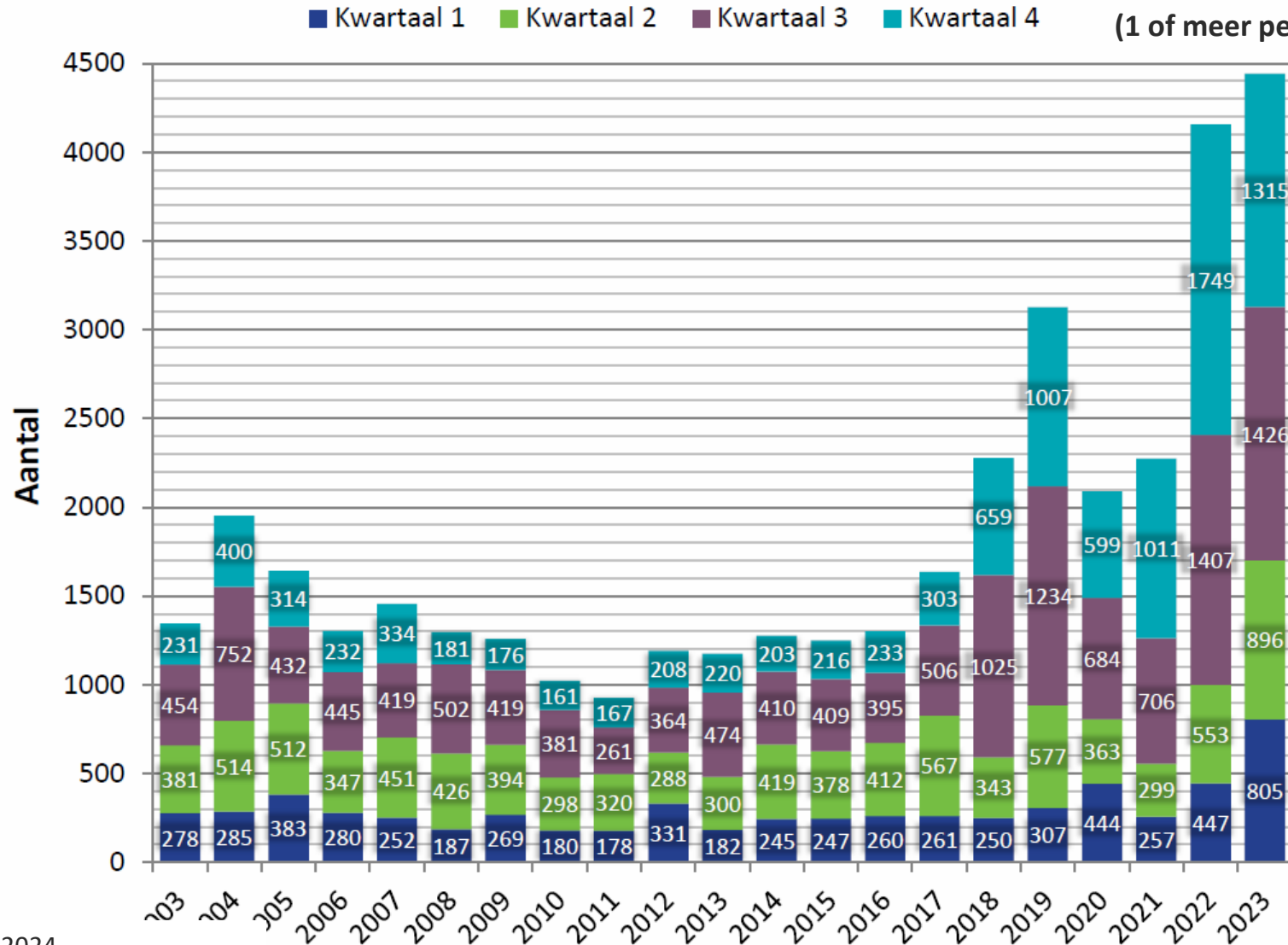


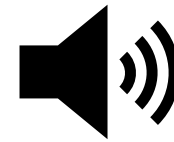
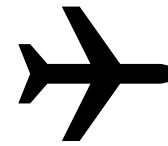
# Huidige Situatie RTHA



## Aantal melders per jaar

2519 huishoudens,  
(1 of meer personen)



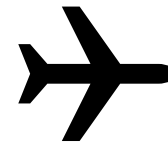


## Huidige Situatie RTHA– meldingen van hinder.

- RTHA jaarlijks 20.000 vluchten vnl. groot handelsverkeer;
- Daarnaast belangrijke maatschappelijke functie ( brandweer, politie, traumahelikopter, orgaanvluchten, etc);
- In 2023 circa 150.000 meldingen overlast -> meer dan 95 % groot handelsverkeer (zowel verkeer van RTHA als overvliegers naar Schiphol);
- Meldingen worden geregistreerd → leiden slechts in een enkel geval tot handhaving omdat meldingen vrijwel altijd gaan over tot op heden toegelaten handelwijze (zie ook recente uitspraak over Schiphol);

P.S.:

- Niet melders zijn overigens ook gehinderd blijkt uit wetenschappelijk onderzoek (bloeddruk en hartslag gaat omhoog a.g.v. geluid, emissies hebben effect op luchtwegen, hart en bloedvaten....);



## Hinder nader ingezoomd:

Hinder heeft *grosso modo* 3 oorzaken:

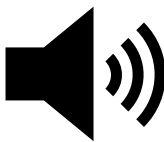
1. Het geluid dat het vliegtuig maakt ->  $L_{max}$  – terug gerekend naar  $L_{den}$
2. In relatie tot het omgevingsgeluid en moment van de dag/nacht;
3. Het aantal vliegbewegingen;

De luchtvaartsector wil alleen praten over oorzaak 1, terwijl kritische volgers (omwonenden) van de luchtvaart vaak het accent leggen op oorzaak 3.

Voor bewonersvertegenwoordigers is vooral de samenhang belangrijk, waarbij wij het meeste profijt zien (komt ook tot uiting bij de bewonersavonden) in een beperking van de openingstijden.

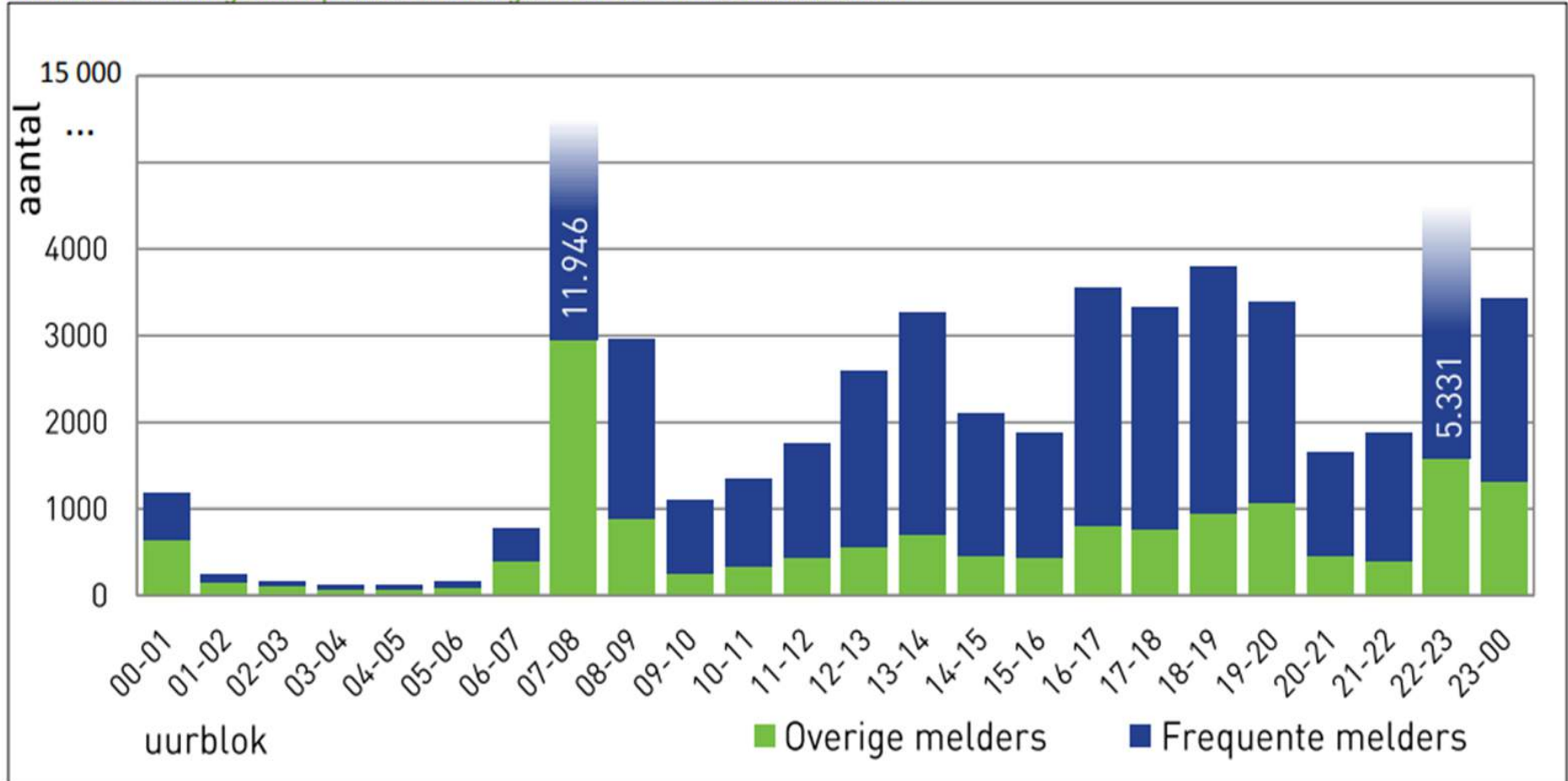
Daarnaast vragen wij dringend aandacht voor het vliegen van de minst hinderlijke route. Het huidige afwegingskader van LVNL voorziet hier niet in (zie ook sheets 8 en 9);

En wijzen wij op de beperkingen op hinderafname die de  $L_{den}$  systematiek met zich meebrengt voor omwonenden en het feit dat geluid berekend wordt en niet gemeten...-> stillere vliegtuig paradox...



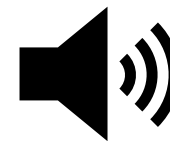
### Huidige Situatie RTHA– meldingen per uur over de dag... (hier 2019 aangehouden i.r.t. part. traject)

Grafiek 5: Meldingen frequente en overige melders verdeeld over etmaal\*



\*Let op: voor de leesbaarheid van de grafiek is het aantal 4.000 – 15.000 verkort weergegeven.

## Inzet bewonersvertegenwoordigers...



### Bewonersbijeenkomsten gehouden 2022 in Rotterdam/Schiedam/Lansingerland:

- Meeste overlast van (vakantie-)vluchten voor 09.00 uur en na 21.00 uur.  
-> Stoppen hiermee;
- Bewoners meerderheid niet voor sluiting van de luchthaven vanwege de maatschappelijke functie;

### Uitgangspunten nieuw LHB:

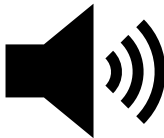
- **Tenminste 8 uur ongestoorde nachtrust = niet vliegen;**
- **Niet of zo min mogelijk vliegen voor 09.00 uur en na 21.00 uur**

### En ook:

- Onmiddellijk stoppen met op voorhand uitgeven van de beschikbare meteoruimte, bestemd voor onvoorziene weersomstandigheden. Dit leidt tot problemen, zoals in 2023 toen bij een aanhoudende oostenwind, de Luchthaven de normen dreigde te overschrijden en men allerlei noodgrepen (baansturing, spoedoverleg met ministerie) moest toepassen. Tegen het op voorhand uitgeven kan nu nog niet handhavend worden opgetreden.
- Alleen de reguliere geluidsruimte = 16.500 vluchten uitgeven
- Vliegen van minst hinderlijke route..



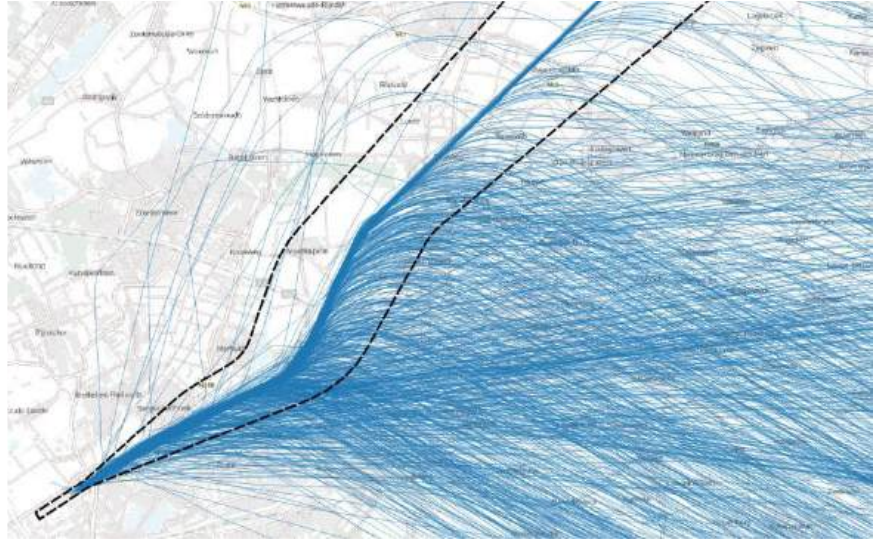
# Afwijken van route -> afwegingskader LVNL



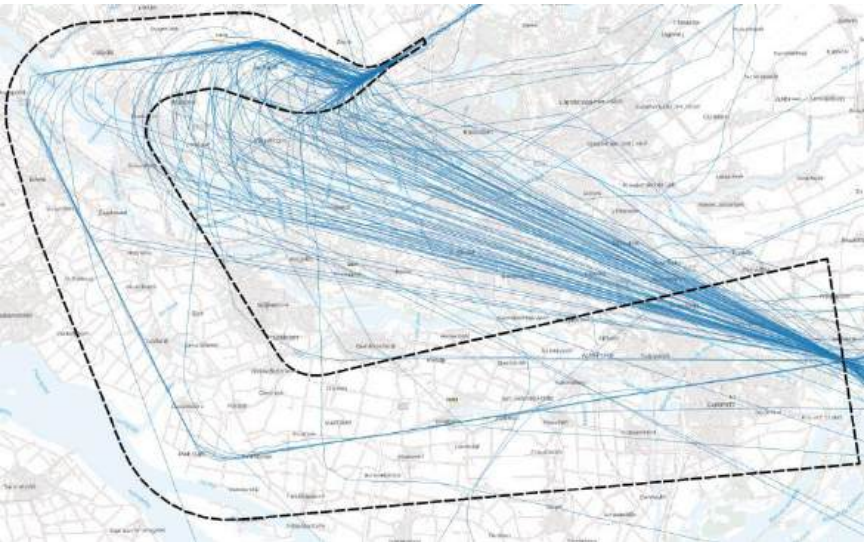
## Arnem – vertrekbaan 06



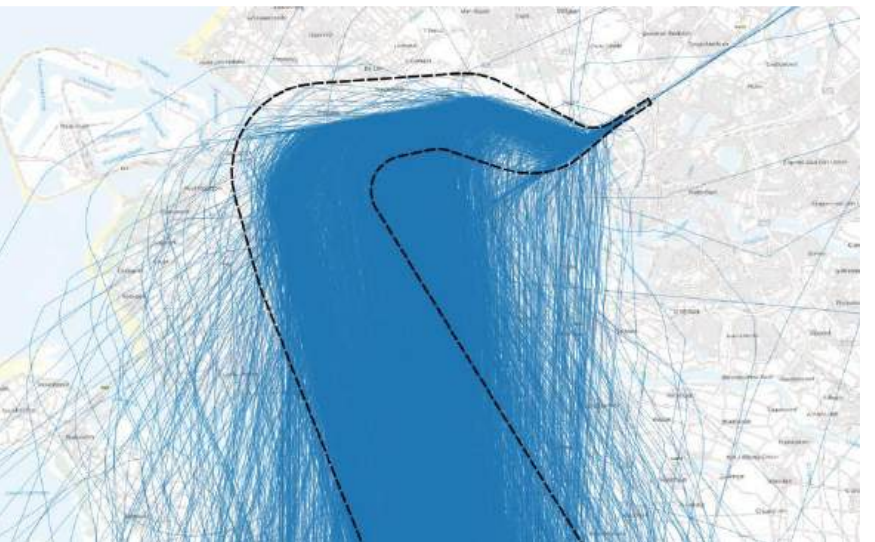
## Lunix – vertrekbaan 06



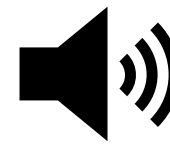
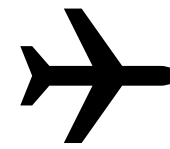
## Inket – vertrekbaan 24



## Woody – vertrekbaan 24



Vragen?





Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Procesupdate Programma Luchtruimherziening

CRO Rotterdam  
12 december 2024



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



Ministerie van Defensie

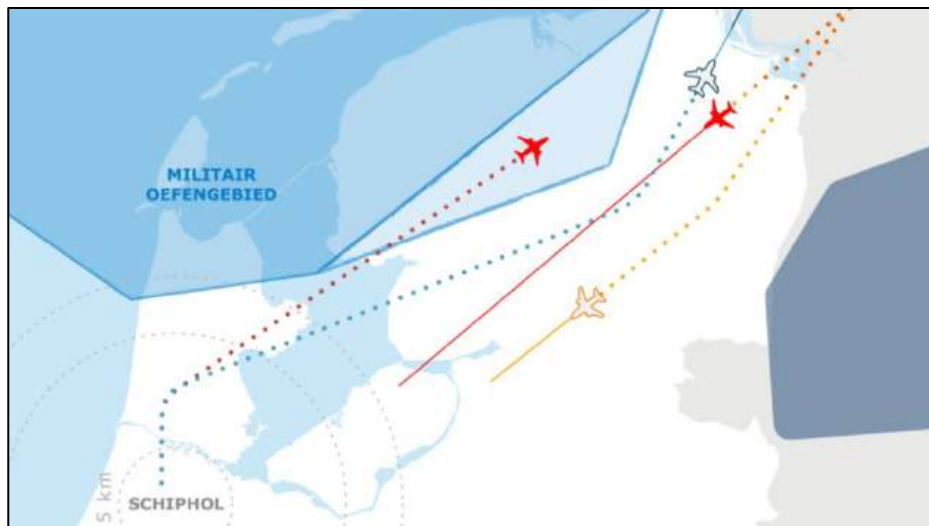


Koninklijke Luchtmacht

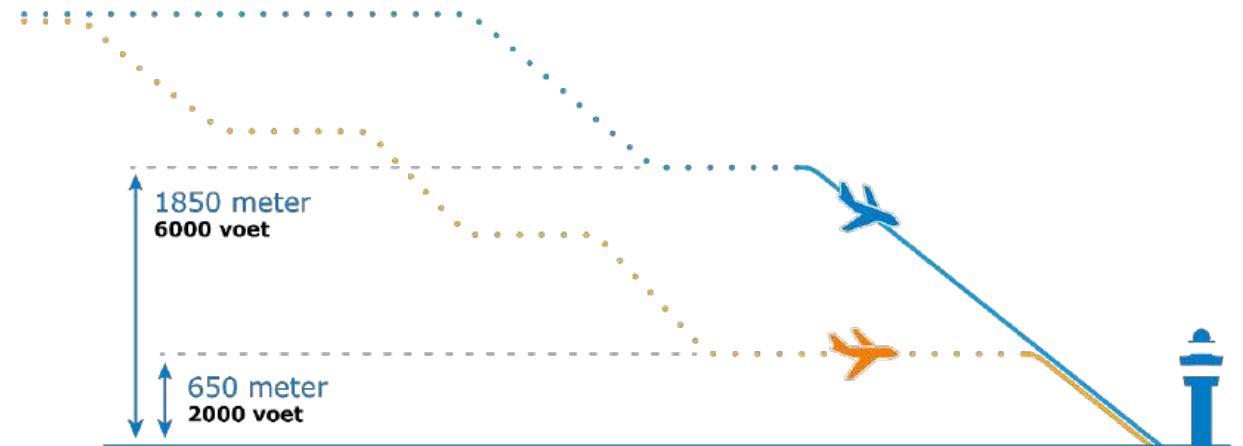


# Twee hoofdonderdelen

1. Nieuwe indeling luchtruim



2. Hoger Naderen Luchthavens (ter verbetering leefomgevingskwaliteit luchthavens)





# Nieuwe indeling luchtruim

- › De nieuwe indeling bestaat uit:
  - i) De begrenzing van het militaire oefengebied in het noorden;
  - ii) De ligging van de verkeerspatronen van en naar Schiphol, inclusief naderingspunten;
  - iii) De aansluitingen op het internationale routenetwerk

Een eerste conceptindeling wordt in het Schetsontwerp beschreven.

- › Vooruitblik:
  - Schetsontwerp (begin 2025) + effectanalyse + instellen externe commissie
  - Voorlopig ontwerp (begin 2026) + actualiseren effectanalyse = **Basis voor besluitvorming + voorhang Kamer**
  - Definitief ontwerp (voorzien in 2028)
  - Implementatie (voorzien tussen 2028 en 2030)
- › Mogelijkheden tot participatie worden in de kamerbrief van 2025 beschreven.



# Hoger Naderen Luchthavens

- › Startnotitie Hoger Naderen Luchthavens (publicatie begin 2025)
- › Leertraject met vaker continu dalen op 1 baan op Schiphol in huidige luchtruim (2025-2028)
- › Hoger Naderen voor luchthavens Schiphol en RTHA op alle landingsbanen. Invoering na nieuwe indeling luchtruim, dus na 2030.
- › Zowel bij het leerproject als het vervolg worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken.



# Proces

- › Eind december '24: publicatie Kamerbrief met o.m. proces Schetsontwerp en Startnotitie. Daarnaast scope, inrichting en voorzitter externe commissie.
- › Begin '25: Kamerbrief met publicatie Schetsontwerp & Startnotitie Hoger Naderen Luchthavens
  - Daarna: instellen externe commissie
- › 12 Maart 2025: inhoudelijke update in CRO-Rotterdam
  
- › Vragen?