

Capaciteit en gebruik

Update CRO
12 oktober 2023



a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



Capaciteitsdeclaratie zomer 24

- Zomerseizoen wijkt af 30 weken in plaats van 31 weken
- Ook winterseizoen 23/24 week af 22 weken ipv 21 weken
- Het aantal slots in beide seizoenen is hierop aangepast (dus winter iets meer slots, zomer iets minder slots)
- Verder tekstuele aanpassingen, parameters zijn ongewijzigd

Capaciteitsdeclaratie piektijden

- Slotcoördinator geeft slots uit op basis van de parameters die vastgelegd zijn in de capaciteitsdeclaratie
- Schiphol capaciteitsdeclaratie kent vertrek- en aankomstpieken, deze verschillen in beschikbare baancapaciteit (respectievelijk 2 startbanen of 2 landingsbanen)
- Eindhoven kent geen pieken in de declaratie, wel een begrenzing op uurblokken die gekoppeld zijn aan de Ke-geluidsberekening (NSF)
- Voor RTHA bestaat geen afwijkende capaciteitsparameter over de dag met uitzondering van de periode tot 9:00 (terminal capaciteit)
- Voor RTHA is in de zomer vrijwel de hele dag druk met uitzondering van de periodes 8:00-12:00 en 20:00-22:00

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



Noodzaak actualisatie geluidsgegevens GJ2022

- Bij het vaststellen van de omzettingsregeling (2013) zijn geluidstabellen gebruikt
- Alle (nieuwe) vliegtuigtypes die niet in de geluidstabellen zijn opgenomen kunnen daarmee niet berekend worden
- Dit gebeurt door de geluidsbelasting te schatten middels op te schalen van het percentage vluchten dat niet berekend kan worden
- Opschalen gebeurt in drie segmenten: grote luchtvaart, kleine luchtvaart en helikopters
- Opschalen is onwenselijk (voor alle partijen) omdat dit een minder goed beeld geeft van de berekende geluidsbelasting

Aanleiding actualisatie geluidsgegevens GJ2022

Ontwikkeling opschalingsfactor sinds omzettingsregeling

	Groot	Klein	Heli
2013	0,3%	0,4%	0,8%
2014	0,3%	0,2%	2,9%
2015	0,7%	0,6%	1,5%
2016	1,5%	0,7%	2,1%
2017	1,8%	0,6%	0,4%
2018	2,7%	0,9%	0,2%
2019	4,2%	0,6%	0,1%
2020	8,3%	0,2%	0,0%
2021	9,5%	1,2%	0,3%
2022 (na actualisatie)	1,3%	0,2%	0,2%

1 Schalingsfactor loopt op en wordt te hoog

Actualisatie geluidsgegevens GJ2022

Door actualisatie (oktober 2022, v13.4) worden vrijwel alle vluchten weer berekend in plaats van geschat

	Aantal vliegtuigbewegingen GJ2022
Niet berekend voor actualisatie geluidsgegevens (v13.0)	3.132
Nieuw toegevoegde vliegtuigtypes in v13.4	2.483
Toegewezen aan bestaande geluidscategorieën in v13.4	248
Niet berekend na actualisatie v13.4	401

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



Achtergronden uitwijk Schiphol 2 april 2023

- Tussen 8:00 en 9:20 is er een aankomstpiek op Schiphol dit betekent dat de capaciteit was uitgegeven voor 2 landingsbanen en 1 startbaan
- De zwanenburgbaan was op 2 april niet beschikbaar in verband met gepland groot onderhoud
- Weersomstandigheden om 3:30 gaven aan dat het zicht en de wolkenbasis die ochtend voldoende zouden zijn om op 2 banen te kunnen landen
- Weersomstandigheden werden in de ochtend echter slechter dan verwacht (wolkenbasis onder 2000 voet)
- Door het baanonderhoud was er geen baancombinatie beschikbaar met twee landingsbanen in combinatie met de lage wolkenbasis
- Verkeer was al onderweg naar Schiphol, capaciteit voor landend verkeer was onvoldoende (één landingsbaan ipv twee) waardoor vluchten moesten wachten en uiteindelijk zijn uitgeweken naar RTHA om bij te tanken

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



Stand van zaken dreigende overschrijding

- Meer dan gemiddelde aantal landingen over Schiedam (baan 06)
- Oorzaak hiervan is aanhoudende noorden en oostenwind
- Geluidsbelasting door traumahelikopter is fors toegenomen (+30%) ten opzichte van 2019 door meer inzetten (+18%) en meer in de nacht (+86%).
- Om het baangebruik in lijn te krijgen met de omzettingsregeling is baansturing ingesteld. Vliegtuigen moeten tegen de wind in landen en starten, bij weinig wind is er echter wel een keuze voor baanrichting
- De traumahelikopter wordt te hoog berekend omdat geen rekening gehouden is met de vlootvernieuwing. Verzoek gedaan om dit aan te passen

Stand van zaken baansturing

1 Zomer start met normaal baangebruik (33%)

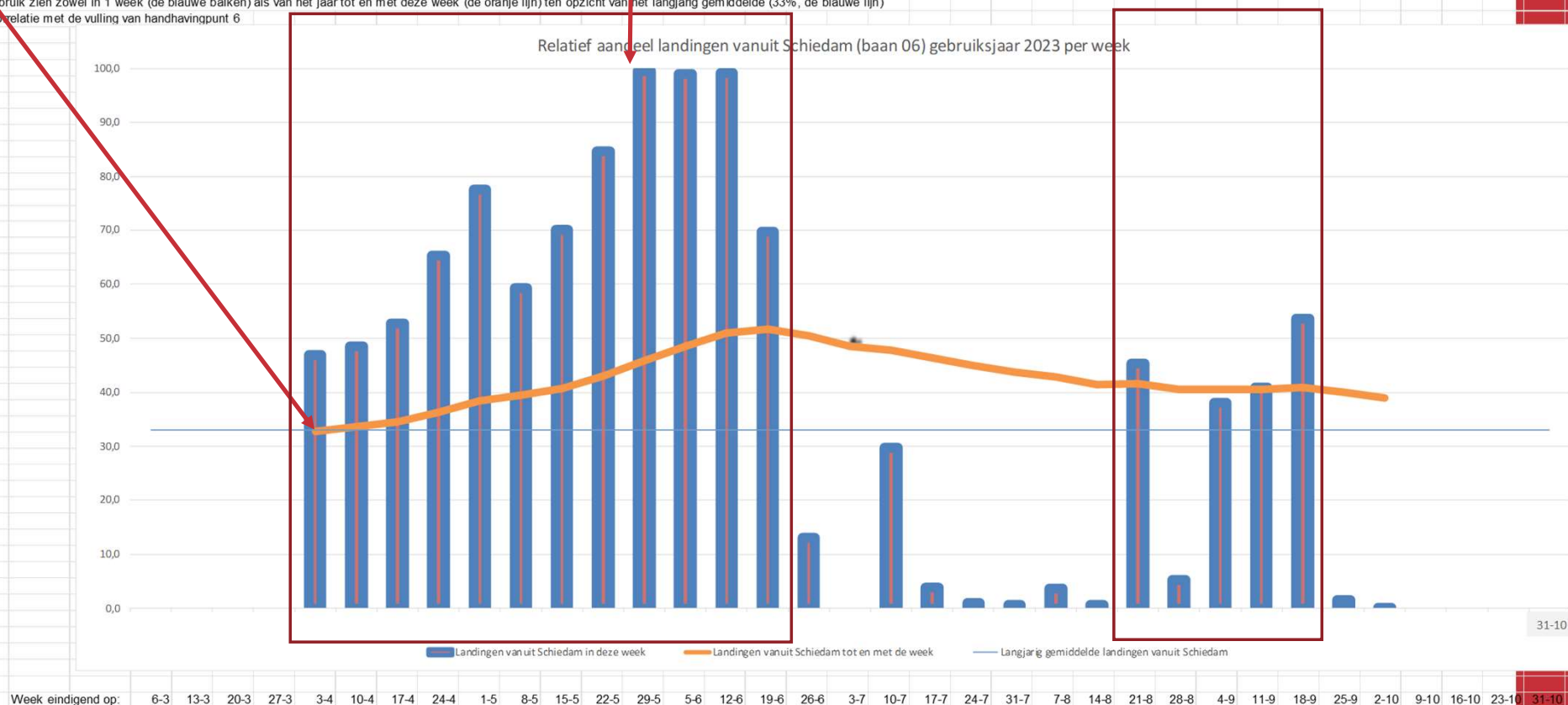
2 12 weken veel baangebruik 06

3 Baansturing per 27 mei

4 "Indian summer"

Baangebruik

Onderstaande grafiek laat het werkelijk baangebruik zien zowel in 1 week (de blauwe balken) als van het jaar tot en met deze week (de oranje lijn) ten opzicht van het langjarig gemiddelde (33%, de blauwe lijn). Landingen op baan 06 hebben een duidelijke correlatie met de vulling van handhavingpunt 6



Stand van zaken baansturing

1 Handhavingspunt
Schiedam meest kritisch

2 Dreigende overschrijding
Schiedam

3 Geen dreigende
overschrijding Schiedam,
wel kritisch

Rapportage over voortgang vulling handhavingspunten

In deze rapportage wordt per week invulling gegeven aan de vulling van de handhavingspunten gedurende het jaar en dan met bijzondere aandacht voor het handhavingspunt 6 bij Schiedam omdat deze het gevoeligst is voor overschrijding.

Onderstaande tabel geeft weer de verwachte totale geluidbelasting gedurende het jaar. Dit wordt genoemd "Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting" (ofwel ZOG).

De ZOG bestaat uit het gerealiseerde verkeer tot en met deze week aangevuld met het geprognostiseerde verkeer voor de resterende periode. Deze prognose is de basis voor de uitgifte van de slots geweest.

Het werkelijk verkeer wordt berekend op basis van werkelijk uitgevoerde vluchten, werkelijk baangebruik en werkelijke radartracks. Het geprognostiseerde verkeer is op basis van verwacht verkeer, gemiddeld baangebruik en theoretische radartracks.

Relatieve vulling handhavingspunten

Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting			Datum	6-3	13-3	20-3	27-3	3-4	10-4	17-4	24-4	1-5	8-5	15-5	22-5	29-5	5-6	12-6	19-6	26-6	3-7	10-7	17-7	24-7	31-7	7-8	14-8	21-8	28-8	4-9	11-9	18-9	25-9	2-10	9-10	16-10	23-10	31-10	
		Limit	Prognose	Weeknr	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	Jaar
Handhavingspunt 1	Kop O6	100,0	96,2						85,3	85,3	85,1	85,1	85,7	85,5	85,5	86,7	88,1	89,3	90,4	91,4	91,0	91,0	91,0	91,0	90,6	90,2	89,7	89,3	89,3	88,9	90,0	89,1	88,9	88,5	87,9				
Handhavingspunt 2	Kop 24	100,0	90,2						85,1	84,7	84,1	84,0	84,0	83,4	82,8	82,0	81,3	80,5	79,8	79,4	79,8	81,3	81,9	82,8	83,4	84,0	84,5	84,1	84,5	85,1	85,1	84,7	84,5	84,7	84,9				
Monitoringspunt P0	Bergweg	100,0	82,0						76,0	76,0	76,0	76,0	76,4	76,4	76,4	77,5	78,7	79,4	80,0	80,9	80,9	81,7	82,0	82,8	82,6	83,0	83,6	83,6	84,0	84,1	84,7	84,7	84,7	84,9	84,9				
Monitoringspunt P1	Woudhoek	100,0	86,3						79,8	79,4	79,1	79,3	79,4	79,1	78,9	78,9	79,1	79,3	79,3	79,4	79,8	80,7	80,9	81,5	81,7	81,9	82,0	81,1	81,5	81,9	82,0	82,0	82,0	81,7	81,5				
Handhavingspunt 3	Bergschenhoek	100,0	86,9						83,4	82,8	82,2	82,0	82,0	81,5	80,9	80,2	79,6	79,1	78,2	77,8	78,3	79,8	80,4	80,9	81,7	82,4	83,0	83,1	82,6	83,2	83,2	82,8	82,6	82,8	82,8				
Handhavingspunt 4	Schiebroek	100,0	50,2						43,5	43,5	43,6	44,2	45,3	45,7	46,8	48,1	49,9	51,9	53,6	54,8	54,8	54,5	54,6	54,2	53,7	53,1	52,6	51,1	52,2	52,0	52,5	53,1	53,7	53,0	52,4				
Handhavingspunt 5	Overschie	100,0	52,8						48,6	48,6	48,4	48,2	47,9	47,5	47,1	46,6	45,7	44,9	44,1	43,9	43,9	44,9	45,0	45,6	46,0	46,7	47,1	47,6	47,5	48,0	48,0	47,8	47,5	47,9	48,4				
Handhavingspunt 6	Schiedam	100,0	77,1						76,0	76,9	77,3	78,0	80,0	80,9	82,2	86,3	91,0	95,3	99,1	102,8	102,1	101,4	101,4	101,2	99,5	98,2	97,3	95,9	96,8	96,2	97,7	98,4	99,1	97,7	96,6				

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023



Terugblik zomer 2023 (vergeleken met 2022 en 2019)

1

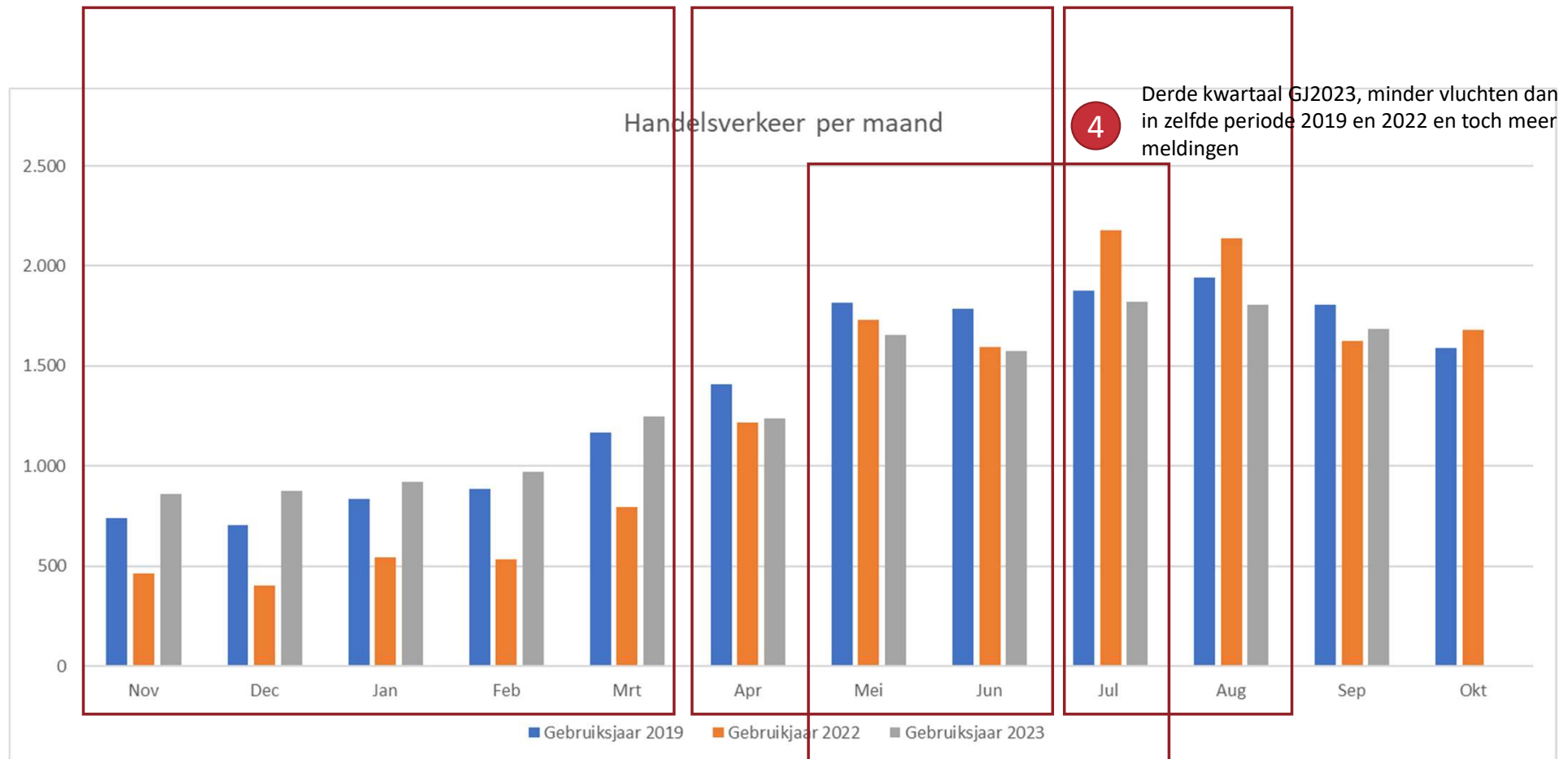
Winter (November-Maart)
2022 laag ivm beperkingen COVID
2023 iets boven 2022

2

April-juni
2022 en 2023 onder 2019

3

Juli en augustus
2022 duidelijk boven 2019
2023 onder 2022 en 2019



Contact

Steven van der Kleij

Steven.van.der.Kleij@rtha.com

