



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 27 juni 2019

Aanwezig:

Voorzitter	: dhr. J. van der Vlist (vanaf punt 6, excl. punt 7)
Secretaris	: dhr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. A. Bom (vanaf punt 3)
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. J. Verspeek
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: dhr. Breedveld en dhr. Abbenhuis *)
-----	---------------------------------------

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Poot
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: dhr. B. Mooren
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

*) Een agendalid is geen lid van de CRO en neemt niet deel aan de vergadering.

1. Opening

Dhr. Fortuyn opent de vergadering. Hij zal het eerste deel van de vergadering voorzitten, omdat dhr. V.d. Vlist wegens verplichtingen elders niet vanaf het begin aanwezig kan zijn.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van mw. Bokhove, dhr. Vos, dhr. Bal, dhr. Poot, mw Tiel en mw. Dronkers. Mw. Bom zal naar verwachting tegen 15.00 uur aanschuiven.

Dhr. Fortuyn heet de gasten van het ministerie van I&W, de heren Vrugt, IJsselstein en Molendijk hartelijk welkom.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Een mededeling over het beleid m.b.t. het plaatsen van berichten over actualiteiten op de website laat dhr. Fortuyn over aan dhr. V.d. Vlist (zie rondvraag).

Dhr. V.d. Kleij meldt, dat het RIVM om 13.00 uur het rapport over het eerste deelonderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof heeft gepresenteerd. Dit deelonderzoek betreft de effecten van kortdurende blootstelling. Een link naar het rapport zal op de website van de CRO geplaatst worden.

Verder informeert dhr. V.d. Kleij de vergadering over de ziekte van mw. Virardi, de omgevingsmanager van de luchthaven. Afsproken wordt dat de CRO haar een kaartje zal sturen. **(actie: secretaris)**

Mw. V.d. Coevering uit haar ongenoegen over de wijze waarop de bijeenkomst met frequente melders op 18 juni jl. door de voorzitter geleid werd. Dit was volgens haar veel te strak. Ze vindt dat hij onvoldoende gelegenheid gaf om haar zegje te doen. Ze houdt er dan ook een onbevredigend gevoel aan over.

Er zijn diverse stukken nagezonden.

3. Ingekomen stukken

Naar aanleiding van de mailwisseling over de emissienormen voor Schiphol (stuk 03.b) vraagt mw. Kuijpers hoe het zit voor deze luchthaven. Dhr. V.d. Kleij durft hier zo geen antwoord op te geven. Alle vliegtuigen die op RTHA vliegen, vliegen ook op Schiphol.

Dhr. Witjes heeft een vraag naar aanleiding van de brief van PZH aan de minister van I&W (stuk 03.d). Voor dhr. Witjes komt het pleidooi van de provincie voor een 5^e helihaven voor de traumaheli uit de lucht vallen. Dhr. De Jong memoreert dat er eerst een onderzoek heeft plaats gevonden naar complete uitplaatsing. Dat bleek niet mogelijk te zijn, dus moet vervolgens verder worden gekeken naar andere mogelijkheden. Daarbij is op een andere plek ruimte creëren om de voortgaande groei van het maatschappelijk verkeer op te vangen een optie. Dhr. Schendstok concludeert dat de hinder dan niet vermindert en vraagt of er met groei van het maatschappelijk verkeer in deze regio meer gevlogen gaat worden. Dhr. De Jong antwoordt dat de minister gevraagd is of de optie van een 5^e locatie bespreekbaar is.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

4. Verslagen

a. concept verslag overleg 6 mei 2019

tekst:

- Pagina 8, punt 12, 6^e alinea van boven: "Dhr. V.d. Bolt zegt toe hierop terug te komen" moet zijn "Dhr. De Jong zegt toe hierop terug te komen".

Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

- Pagina 5, punt 7.a, 4^e alinea en pagina 8, punt 12, 7^e alinea (te complex): Mw. V.d. Coevering stoort zich eraan dat dhr. Vos zich te vaak verschuilt achter de complexiteit van de materie. Zij vindt dat hij het nu maar eens uit moet gaan leggen.
- Pagina 5, punt 7.a, 5e alinea (baangebruik op Schiphol): mw. V.d. Coevering merkt op dat overvliegende vliegtuigen die overlast veroorzaken in de nacht, niet onder RTHA en ook niet onder Schiphol vallen en vraagt hoe daar mee om moet worden gegaan; afgesproken wordt dat de DCMR opnieuw met BAS gaat overleggen over het eventueel naar hen doorspelen van meldingen over Schiphol verkeer. **(actie: DCMR)**
- Pagina 5, punt 7.a, 3^e alinea (landingen mogen worden gepland tot 24.00 uur): dhr. Schendstok constateert dat dit niet het antwoord is op de vraag van mw. Tiel, namelijk wat het onderscheid is tussen landen vóór en na 23.00 uur; dhr. V.d. Kleij antwoordt dat vóór 23.00 uur de straffactor voor de geluidbelasting 3,6 is en 10 na 23.00 uur; ook is er een verschil in de havengelden.
- Pagina 5, punt 7.a, 4^e alinea (omdat de materie te complex is): ook dhr. Schendstok wijst erop dat dhr. Vos op vragen aan hem herhaaldelijk antwoordt in termen van "het is te complex"; hij zou graag van hemzelf of Transavia overzicht ontvangen van alle laatkomers uit Alicante liefst met toelichting; hij verwijst daarbij naar de wens van een overzicht van laatkomers, geuit door de voorzitter in de vergadering van 14 februari; dhr. Fortuyn voegt hier aan toe dat geen compleet "Wob-verzoek" wordt gedaan, maar dat hij wel graag inzicht zou willen waar de boosdoeners zitten, en hij zou graag de complexiteit toegelicht willen hebben. **(actie: Transavia/ secretaris)**
- Pagina 4, punt 6.a, 6^e alinea (stand van de ZOG): dhr. Ooijevaar vraagt naar de stand van zaken m.b.t. de ZOG (Zich Ontwikkelende Geluidbelasting); de vorige keer is afgesproken dat deze voortaan bij de kwartaalrapportage van de DCMR wordt gevoegd; dhr. Algra heeft inmiddels met ILT overleg gehad over het verstrekken van deze gegevens; omdat dit op problemen stuitte, heeft hij vervolgens dhr. V.d. Kleij benaderd; het voornemen van de luchthaven is om de gegevens voortaan wekelijks op de website te plaatsen; op de vraag van dhr. Witjes of dit ook voor Lansingerland gedaan zal worden, antwoordt dhr. V.d. Kleij dat dit voor alle handhavingspunten gaat gebeuren.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

- 2018 09 13 nr. 7 (quick scan aanpassen vertrekroute 06): dhr. V.d. Bolt meldt dat de quick scan de eerstvolgende vergadering besproken kan worden; er moet eerst nog overleg plaats vinden met LVNL; overigens blijkt het effect op het aantal (ernstig) gehinderden zeer marginaal te zijn.

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 14 februari 2019

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het vastgesteld verslag.

5. Terug/voorblik BRR

De BRR is niet bij elkaar geweest. Dhr. De Jong somt kort een aantal onderwerpen op die spelen of gespeeld hebben: de eerder genoemde quick scan, de brief van de provincie aan het ministerie van I&W (ingekomen stuk 03.d) en de motie van PS over het burgermeetnet. Binnenkort vinden over dit laatste gesprekken plaats met inwoners. Via deze tafel doet hij een oproep wie hierover mee wil praten.

6. Luchtruimherziening (toelichting door I&W)

Mw. V.d. Veen geeft een presentatie **(bijgevoegd)**.

Inpassing van een militair oefengebied (o.a. voor de F35) moet in 2023 een van de resultaten zijn van spoor 2. Dhr. Vrugt onderstreept dat de F35 een veel groter oefengebied vraagt. Bovendien gaat veel civiel verkeer naar het zuiden. Dus wordt voor het oefengebied gezocht in het noorden. Er kan ook veel efficiënter met het luchtruim worden omgegaan, als het flexibeler kan worden gebruikt. Ook dit moet in 2023 een resultaat zijn. Vliegen met CDO's en CCO's, wat zou moeten leiden tot minder hinder, zit er dan nog niet in. Dat wordt de periode 2023-2035. Glijvluchten vereisen ook vaste naderingsroutes. Dat betekent dus meer concentratie van verkeer. Daar staat tegenover dat later gedaald wordt.

Dhr. Ooijevaar wijst erop dat het Schipholverkeer hier nog aan het stijgen of dalen is en dat dit tot interferentie leidt met het Rotterdam verkeer. Dhr. Vrugt benadrukt dat voor dit project de ligging van luchthavens en banen een gegeven is, ook als deze niet handig liggen.

Dhr. V.d. Bolt heeft op de kennisdag bij het NLR een presentatie over verkeersleiding op afstand gekregen. Hij vraagt of met dit soort ontwikkelingen ook rekening wordt gehouden. Dhr. Vrugt bevestigt dit. Dhr. Verspeek voegt hier nog aan toe dat LVNL hiermee bezig is voor Maastricht en Eelde, en dat dit voor Rotterdam ook een optie zou kunnen zijn.

Dhr. Schendstok merkt op dat volgens het startdocument Schiphol blijkbaar niet perse voorrang meer heeft. Kennelijk is er vertrouwen dat de veiligheid niet in het geding is. Dhr. Vrugt antwoordt dat toepassing van nieuwe technologie dit mogelijk moet maken.

7. Luchtvaartnota 2020-2050 (toelichting door I&W)

Dhr. Vrugt geeft een presentatie **(bijgevoegd)**. Hij memoreert dat de uitnodiging hiervoor is gedaan in het recente overleg van I&W met de voorzitters van de CRO's.

Dhr. Ooijevaar merkt op dat de vorige keer (bij de Nota Reikwijdte en Detailniveau) de beschikbare tijd voor het indienen van een zienswijze erg kort was. Dhr. Vrugt zal dit als aandachtspunt meenemen naar Petrouchka Werter (de manager Luchtvaartnota).

Dhr. Vrugt beschrijft de vier hoeken van het speelveld.

Dhr. Fortuyn wijst op de valkuil dat wat bedacht is, straks niet mag van Europa. Dhr. Vrugt antwoordt dat je daar inderdaad rekening mee moet houden. Je moet wel gereedschap hebben om te kunnen sturen. Vraag is dan of er voorbeelden zijn uit andere landen, bijvoorbeeld sturen op slots.

Dhr. Vrugt adviseert om klaar te staan om te reageren zodra de ontwerp luchtvaartnota verschijnt. Dhr. Fortuyn hoopt dat de tijd voor het indienen van zienswijzen dan voldoende zal zijn. Dhr. Vrugt neemt de boodschap ter harte.

Dhr. Schendstok constateert dat er nog steeds gestreefd wordt naar groei (sine qua non) en ziet tegenstrijdigheden in de ambities. Dhr. Vrugt antwoordt dat niemand ongebreidelde groei wil. De vraag is wat verantwoord is en hoe kom je tot een balans? Meer capaciteit betekent ook niet perse dat er ook meer gevlogen wordt, maar bijvoorbeeld wel hoger.

Dhr. Witjes heeft nu een aantal landelijke bijeenkomsten meegemaakt, en constateert dat het nooit specifiek over RTHA gaat. Dhr. Vrugt antwoordt dat het nu nog vooral over de grote lijnen gaat. Uiteraard hebben deze vervolgens wel consequenties voor de luchthavenbesluiten voor individuele luchthavens.

Mw. Kuijpers vraagt of ook naar een krimpscenario gekeken wordt (zoals geadviseerd door de Commissie mer). Dhr. Vrugt antwoordt dat dit nog wordt bekeken.

Mw. Kuijpers vraagt of de recente ontwikkelingen m.b.t. het PAS nog consequenties hebben. Dhr. Vrugt kan daar nog geen uitspraak over doen, maar het wordt wel meegenomen.

Tenslotte wil mw. Kuijpers nog weten of ook nieuwe inzichten, zoals het vandaag verschenen RIVM rapport over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof, worden meegenomen. Dhr. Vrugt beaamt dit.

Vanaf dit punt neemt dhr. V.d. Vlist het voorzitterschap van de vergadering weer over.

8. Programmatische aanpak meten en berekenen vliegtuiggeluid (toelichting door I&W)

Dhr. IJsselstijn geeft een presentatie (bijgevoegd).

De voorzitter vraagt wat het beoogd product is. Dhr. IJsselstijn legt uit dat er een antwoord moet komen op vragen als: moet er een nationaal meetnetwerk komen? moeten er aanvullende indicatoren komen voor hinderbeleving anders dan L_{den} ? moeten anderen verantwoordelijk worden voor klachtenafhandeling dan bijvoorbeeld BAS? De minister moet niet telkens weer lastige vragen krijgen over meten en berekenen.

Dhr. De Jong wijst erop dat de provincie momenteel de mogelijkheden van een burgermeetnet verkent, en vraagt zich af of beide trajecten iets voor elkaar kunnen betekenen. Dhr. IJsselstijn antwoordt dat hij dat zo niet kan beoordelen, maar dat hij graag hierover in gesprek wil.

9. Luchthavenbesluit: voortgang

Wegens tijdgebrek is dit onderwerp niet besproken

10. Capaciteit: capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2019/20

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp doorgeschoven naar de volgende vergadering.

11. Handhaving

a. ILT Handhavingsrapportage 2018 RTHA (toelichting door ILT)

Dhr. Molendijk geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Hierin worden de vragen afgelopen die de CRO vooraf had gesteld.

Dhr. Schendstok heeft een notitie geschreven. Hij stelt dat de luchthaven de meteotoeslag de afgelopen 5 jaar tot aan de grens van de toegestane geluidsgrensnorm heeft gebruikt. Door hier vooraf al van af te "snoepen" heeft RTHA in 2018 te veel risico genomen met het toestaan van vliegbewegingen en daardoor is de grensnorm in HHP 6 overschreden. Dhr. Molendijk denkt niet dat het zo werkt bij de exploitant. De meteomarge is juist bedoeld om niet direct in de problemen te komen. Er kunnen zich echter omstandigheden voordoen waarin dit toch niet voldoende is. Dhr. Schendstok is het niet met hem eens.

Dhr. Witjes is van mening dat het overschrijden van de geluidsnorm ook het gevolg is van te krap plannen van vluchten voor 23.00 uur. Na dit tijdstip heeft immers de nachtstraffactor grote invloed. Volgens dhr. Molendijk heeft dit vast een aandeel gehad, maar er waren ook veel vluchten te laat door stakingen in Europa. In dit geval is evident dat het weer de hoofdoorzaak is.

Mw. V.d. Coevering maakt zich ongerust dat Schiedam nu "uit de wind wordt gehouden" totdat aan eind van het jaar de limieten voor Lansingerland worden overschreden. Dhr. Molendijk antwoordt dat met juristen naar dit probleem gekeken is.

Omdat bij de handhavingsberekening voor het groot commercieel verkeer de radartracks van de werkelijke route worden gebruikt, vraagt mw. Kuijpers of het "voordeel" oplevert als zo van de route wordt afgeweken dat minder over de handhavingspunten wordt gevlogen. Volgens dhr. Molendijk is dit inderdaad waar, maar dit is niet de intentie van de luchthaven. Bovendien zal de piloot nooit zonder reden afwijken van de route.

Op de concept maatregel zijn geen zienswijzen van derden ontvangen, wel van de luchthaven. Deze situatie is nooit eerder voorgekomen. Puur juridisch hebben (belanghebbende) derden het recht om zienswijzen op een voornemen in te dienen. Dit is nu achteraf "gerepareerd" met een hoorzitting. Tegen het uiteindelijke besluit is geen bezwaar gemaakt door de exploitant maar er zijn wel vier bezwaarschriften van burgers. In de presentatie staat dat de exploitant geïnformeerd is door middel van een brief en andere belanghebbenden door toesturen van het besluit aan de CRO. De voorzitter vraagt zich af of het correct is om belanghebbenden te informeren via de CRO. Dhr. Molendijk antwoordt dat het formeel via de Staatscourant zou moeten.

b. ILT Maatregel en beheersplan RTHA (toelichting door ILT)

zie onder a.

c. bewonersvertegenwoordigers notitie "Nachtvluchten/ overschrijding grenswaarden gem. Schiedam"

zie onder a.

12 Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. terugkoppeling bijeenkomst frequente melders

De voorzitter geeft een korte terugkoppeling van de bijeenkomst op 18 juni jl. van een delegatie van de CRO met een grote groep frequente melders en somt de opgehaalde punten op:

1. Kan de definitie van het begrip frequente melder (het aantal meldingen dat als criterium wordt gehanteerd) worden aangepast?
2. Kan het doen van meldingen gebruiksvriendelijker worden gemaakt?
3. Kan zodra het format voor het indienen van voorstellen voor hinder beperkende maatregelen beschikbaar is, dit gecommuniceerd worden?
4. Hoe zou de CRO ook nog kunnen communiceren anders dan via de website (bijvoorbeeld middels een alert)?
5. Hoe kan geregeld worden dat er gehandhaafd wordt wanneer “cowboys” op zeer geringe hoogte vliegen?
6. Vraag over gebruik van één uniek referentienummer per melding bij terugmelding door DCMR.
7. Hoe reëel is de planning van vluchten?
8. Hoe kan met tariefbeleid het vliegen in de nacht ontmoedigd worden?
9. Hoe wordt overlast bepaald?

De volgende keer worden deze geagendeerd. (**actie: secretaris**)

Mw. V.d. Coevering uit nogmaals kritiek op de weinige ruimte die de voorzitter soms gaf. Ze zijn het met elkaar eens dat de bijeenkomst strak geleid werd.

b. DCMR rapport 2^e kwartaal gebruiksjaar 2019

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

13. Hinder beperkende maatregelen: instellen werkgroep

Conform het voorstel besluit de CRO voor het dagelijks beheer van het programma hinder beperkende maatregelen en de advisering van de CRO over aanpassingen van het programma de Werkgroep Hinder Beperking in te stellen. De werkgroep wordt ingesteld voor onbepaalde tijd en kan weer worden opgeheven indien de CRO daartoe besluit.

De werkgroep is bij instelling als volgt samengesteld:

- E.R. Struch (secretaris CRO)	voorzitter
- S.M. van der Kleij (luchthaven)	lid
- J.R.H. Schendstok (omwonenden)	lid
- R. Algra (DCMR)	adviseur (geen lid!)

14. Governance

a. evaluatie CRO

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp doorgeschoven naar de volgende vergadering.

b. position paper voorzitters CRO

Wegens tijdgebrek en omdat het position paper nog niet beschikbaar is, wordt dit onderwerp doorgeschoven naar de volgende vergadering.

15. Vacatiegelden: aanpassing huishoudelijk reglement

Het stuk wordt teruggetrokken en het onderwerp wordt de volgende keer opnieuw geagendeerd.

16. Rondvraag

Dhr. Witjes reageert op het bericht op de website over de vlucht naar Tanger die na 23.00 mocht vertrekken. De vlucht is al heel laat gepland en dan kan je gewoon wachten op het optreden van vertraging. Dhr. V.d. Kleij legt uit dat vluchten na 23.00 uur mogen vertrekken onder drie voorwaarden. Inmiddels is de tekst gecorrigeerd. Er mag officieel tot 22.55 uur worden gepland. RTHA heeft na dit incident besloten om dit te beperken tot 22.30 uur. Overigens neemt de luchthaven zelf het besluit om een vertrek na 23.00 toe te staan. Dit wordt dan wel de volgende dag gemeld aan ILT.

Naar aanleiding van het zojuist verschenen rapport van het RIVM over de effecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof merkt dhr. Ooijvaar op dat er kennelijk meer schade wordt toegebracht dan eerst gedacht. Hij is benieuwd naar de relevantie voor RTHA. Het rapport zal op de website van de CRO worden geplaatst en te zijner tijd worden geagendeerd.

Mw. Voogelaar meldt dat in het kader van het communicatieplan als optie naar voren gekomen is het hebben van een "eigen plekje" voor bewoners op de website van de CRO. De voorzitter zegt toe dat de mogelijkheid hiervoor verkend zal worden. **(actie: secretaris)**

Naar aanleiding van een vraag van Mw. Kuipers in de vorige vergadering over het beleid m.b.t. het plaatsen van berichten over actualiteiten op de website zegt de voorzitter dat aan relevante discussies een plekje wordt gegeven.

17. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

postadres:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

website:

www.cro-rotterdam.nl

Programma Luchtruimherziening

CRO Rotterdam 27 Juni 2019



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



LVNL



Koninklijke Luchtmacht

Luchtruimherziening in het kort



Opgave

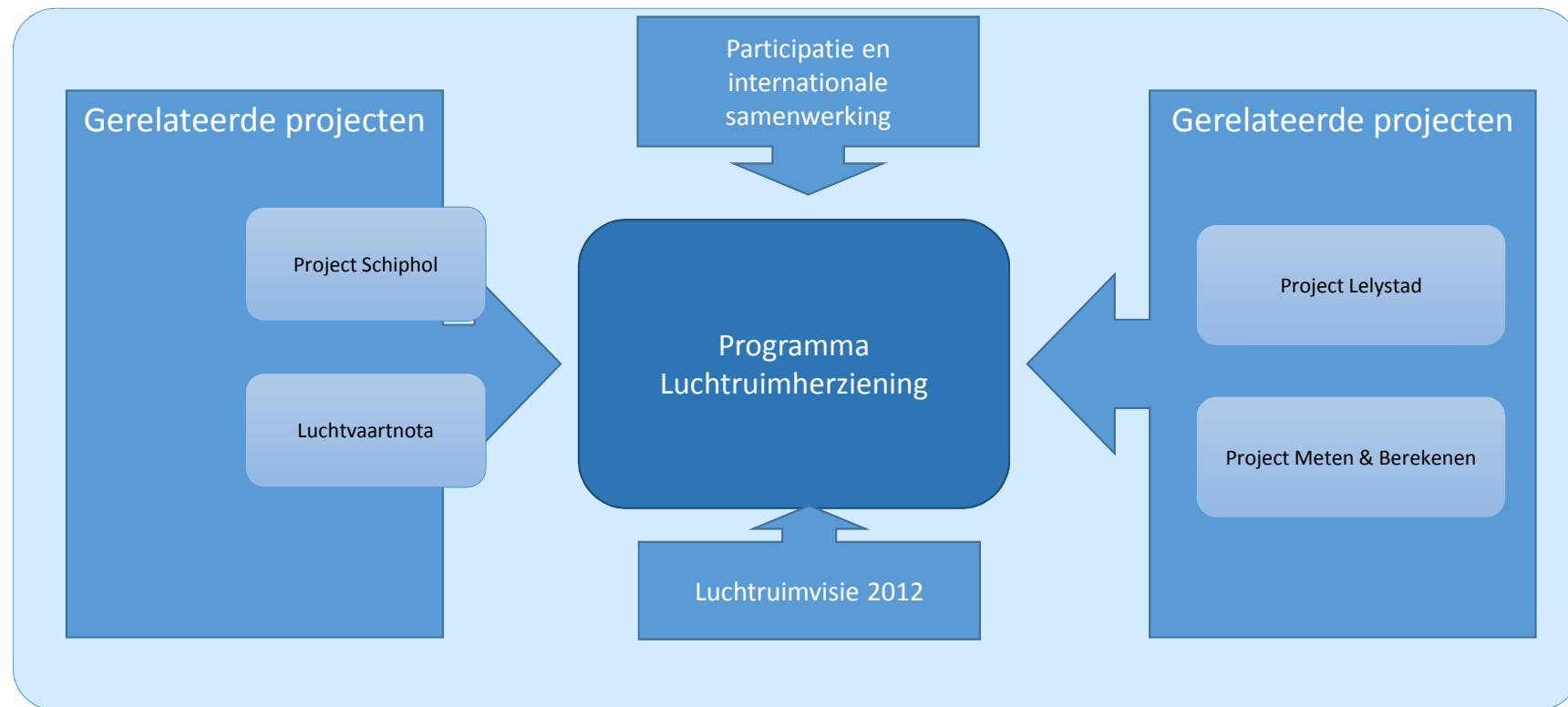
Realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving (stakeholders).

Doelen

Veiligheid geldt als randvoorwaarde

- Verruimen civiele en militaire capaciteit (militaire missie effectiviteit) in het luchtruim
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers
- Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO2 en (ultra) fijnstof)
 - Optimale routes civiele luchthavens (sneller hoog, later laag)
 - Optimale routes bij doorgroei Lelystad van 10k naar 45k vluchten
 - Directere routes: reductie trackmiles (verminderen CO2-uitstoot)

Context Luchtruimherziening



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



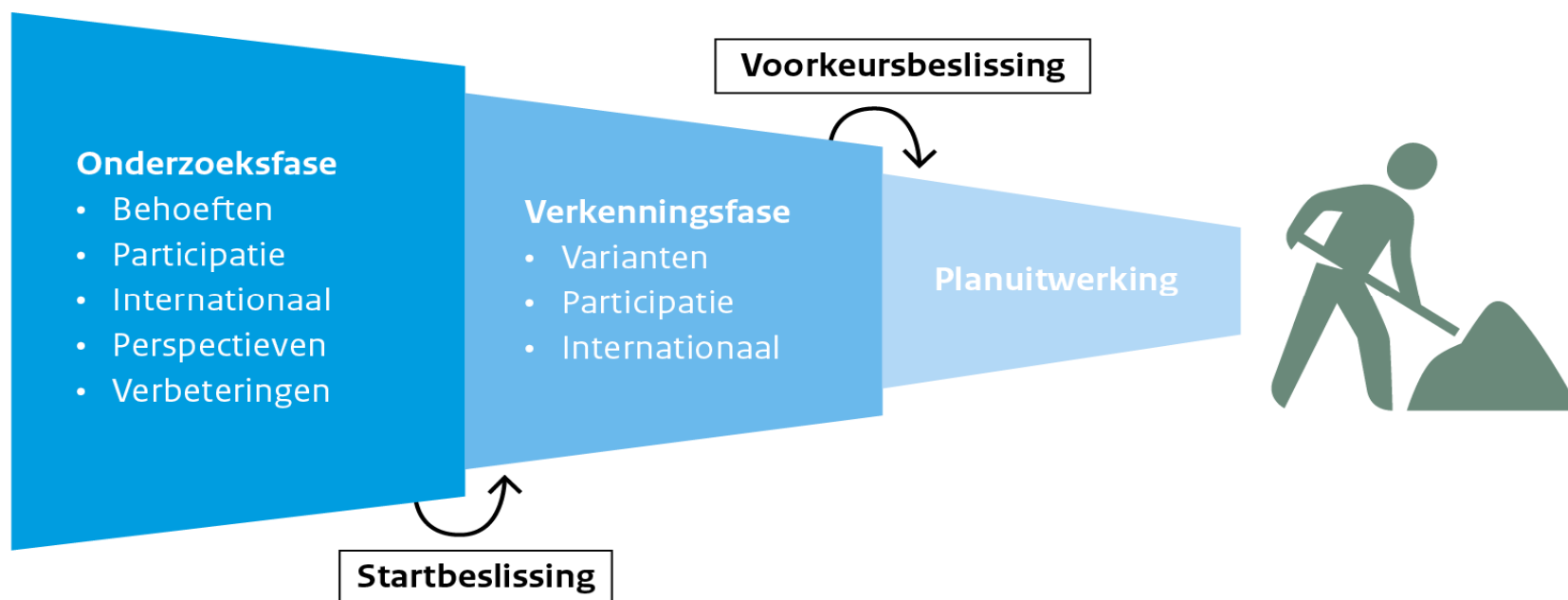
LVNL



Koninklijke Luchtmacht

MIRT-Fasering

Voorkeursbeslissing in Q4 2020



Startbeslissing genomen in Q2 2019



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



LVNL



Koninklijke Luchtmacht

Terugblik Onderzoeksfase

Inhoud

- Behoeftestelling opgehaald
- KPI's en KPA's
- Architectuurprincipes
- Opportunity scouting
- Bouwstenen
- Quicksan luchtruim

Omgeving

- Onderzoeken en focusgroepen
- Regionale luchtvaartgesprekken
- Luchtvaartdag Amsterdam
- Bestuurlijk overleg met provincies
- Gesprekken met o.a. commissie RWM van VNG, CRO's en COVM's

Tweede Kamer

- Ronde tafel
- Technische briefing
- Plenair debat
- Kamerbrieven
- Algemeen Overleg April

Internationaal

- Best practices ophalen
- Betrekken Duitsland, België en Eurocontrol NM
- International Resonance Group

Kennis en innovatie

- Ophalen innovaties bij o.a. Airbus, TuD, Boeing
- Klankbordgroep
- Competitie 40 TUD studenten

Projectbeheersing

- Gateway review
- Getekend projectplan door de vijf partners



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht

Resultaten van het programma

De luchtruimherziening gebeurt via drie sporen, zoals is vastgelegd in de Startbeslissing:

- **Spoor 1:** verbeteringen aansluitroutes Lelystad (vóór 2023)
- **Spoor 2:** projecten die gezamenlijk een grote verbetering aanbrengen in de capaciteit en benutting van het luchtruim in 2023 (in 2023)
- **Spoor 3:** een roadmap voor de doorontwikkeling van het luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035

De in 2020 te nemen Voorkeursbeslissing legt deze drie sporen vast.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



LVNL



Koninklijke Luchtmacht

Spoor 2 - projecten capaciteit en benutting

Het gaat hier om de volgende resultaten (gereed in 2023):

- Inpassing van een militair oefengebied (o.a. voor de F-35) in het noorden van het Nederlands luchtruim met voldoende capaciteit om de militaire missie effectiviteit te verzekeren.
- Herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlands luchtruim, om de ontsluiting voor het handelsverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) te verbeteren.

Tegelijkertijd zijn de volgende projecten in uitvoering:

- Herinrichting luchtruim zuid-west Nederland
- Implementatie van Free Route Airspace boven Flight Level 245 (24.500 voet, ca. 7,5km)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie

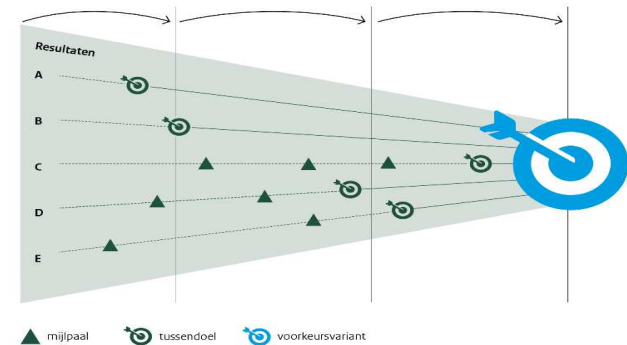


Koninklijke Luchtmacht

Spoor 3 – Roadmap 2023-2035

Duurzaam, robuust & adaptief

- Geen big bang is maar een voortgaande ontwikkeling
- Opgebouwd in blokken van circa 5 jaar
- Geeft richting en draagt bij aan een adaptief beheerd luchtruim met bijbehorende ontwikkelmethoden
- Mogelijke bouwstenen:
 - Continuous Climb Operations / High altitude SID's
 - Continuous Descent Approach
 - Precisie naderingen / vaste naderingsroutes
 - Multi Airport Planning



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht

Participatie

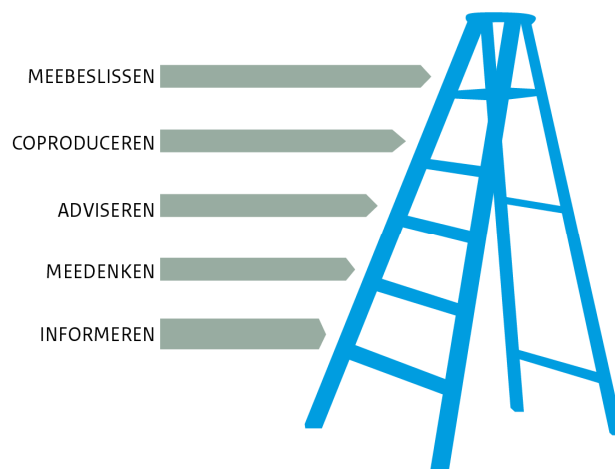
Participatie van het programma Luchtruimherziening kent drie doelen:

- Transparantie
- Zorgvuldigheid
- Navolgbaarheid

Het programma maakt daarbij onderscheid tussen:

1. Bestuurlijke participatie
2. Gebruikers participatie
3. Maatschappelijke participatie

www.luchtvaartindetekomst.nl



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht

Participatie verkenningsfase

1. Bestuurlijk

- Bestuurlijk overleg met de Minister (2x per jaar)

2. Maatschappelijk

- Kerngroepen (2x per jaar en tussendoor)
- CRO's en COVM's (periodiek overleg)
- Luchtvaartcommunity

3. Gebruikers

- Klankbordgroep civiele luchtvaart (3x per jaar)
- General Aviation en drones (periodiek overleg)

Inspraak door éénieder op:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau: varianten (eind Q2 2019), voorafgaand participatie d.m.v. ontwerpateliers
- Concept Voorkeursbesluit (Q2 2020)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

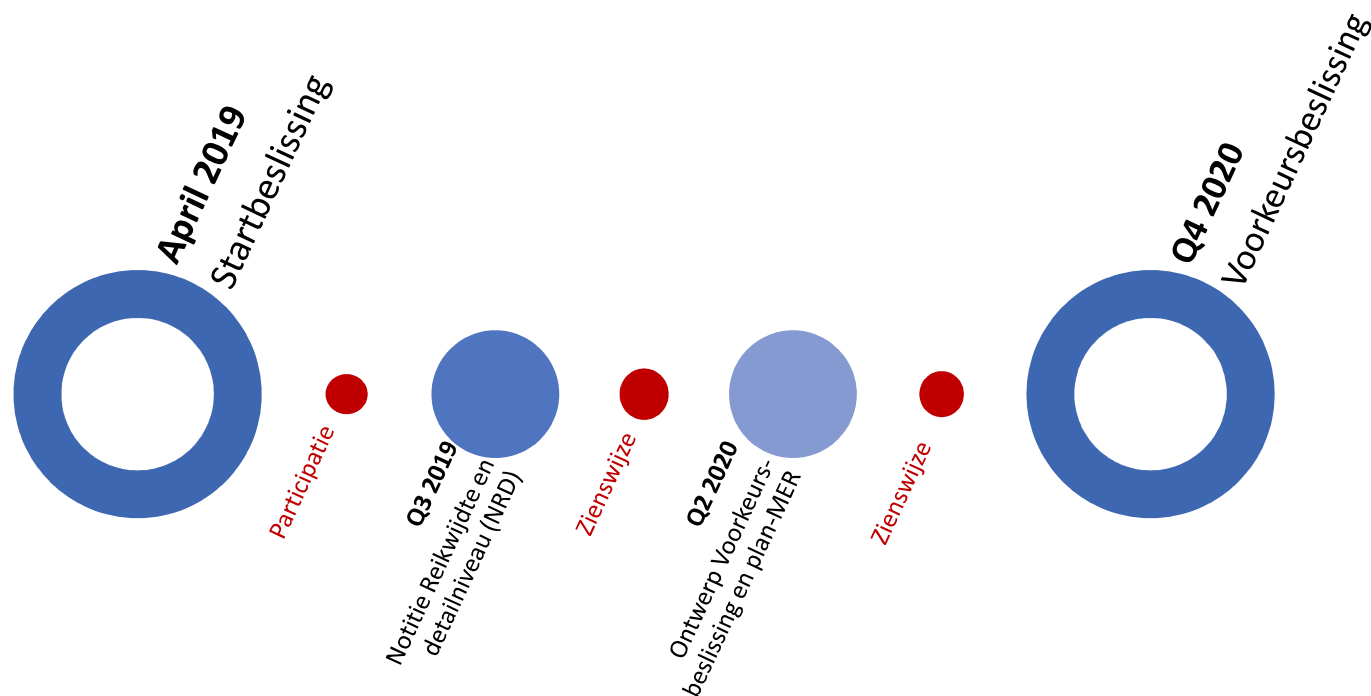


Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht

Besluitvorming en Participatie Verkenningsfase



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



LVNL



Koninklijke Luchtmacht



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Luchtvaartnota

Presentatie CRO Rotterdam
27 juni 2019

Tijdslijn luchtvaartnota



Afstemmen met de omgeving:

BO provincies en gemeenten
Klankbordgroep
Provinciale kerngroepen
Zienswijzeprocedure

Q1

Q3

Q3/Q4



Bloemlezing + kennisbasis

- Zorgen;
- Issues;
- Vraagstukken

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

- Trends en ontwikkelingen;
- De opgaven voor de Luchtvaartnota;
- Alternatieve beleidspakketten;
- Beoordelingskader

PlanMER

- Scoren van beleidsstrategieën;
- De effecten, kansen en risico's beleidskeuzes én alternatieven;
- De wisselwerking effecten van beleidskeuzes;
- Negatieve effecten en/of risico's te mitigeren.

Luchtvaartnota

- Uitnodigende visie
- Uitdagende visie
- Feiten en trends
- Beleidsopgaven
- Uitvoering
- Agenda
- Verantwoording



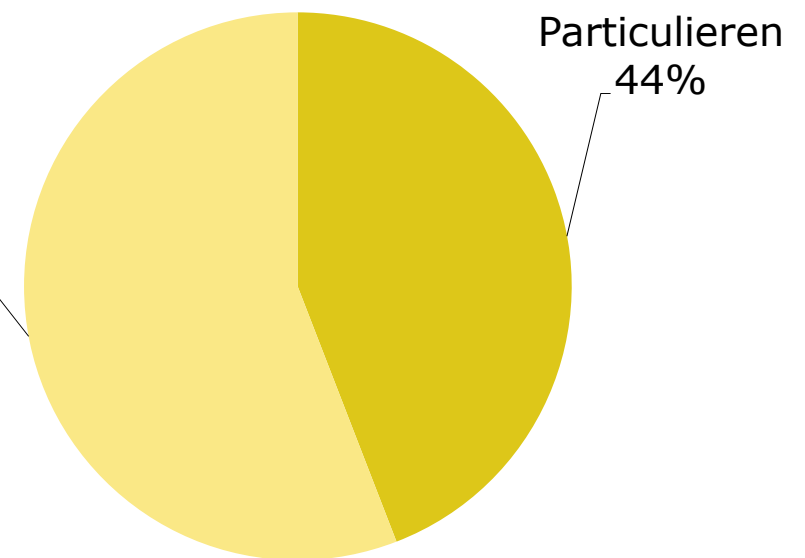
Zienswijzeprocedure NRD

- › Zienswijzeprocedure 20 maart – 16 april
- › Circa 179 zienswijzen binnengekomen

- › Indieners:
 - Gebruikers: ANVR, VNO-NCW West, Evofenedex, etc.
 - Omwonenden: LBBL, ORS, stichting HoogOverijssel, SATL, etc.
 - Natuur- en milieuorganisaties: Natuur en Milieu, Milieufederatie Noord-Holland, etc.
 - Overheden: provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland, Overijssel, gemeenten, BRS, LVNL, etc.
 - Sector: BARIN, KLM, Royal Schiphol Group, KNVvL, FNV, etc.



Beroepsmatige
participanten
56%





Veel genoemde onderwerpen

- › Geluidhinder
- › Gezondheidseffecten (o.a. ultrafijnstof)
- › Economische meerwaarde (zowel groot als klein ...)
- › Alternatieven (trein, luchthaven in zee)
- › Klimaateffect

Vervolg:

- › Zienswijzen verwerken, analyseren, categoriseren
- › Zienswijzen worden meegenomen in verdere proces Luchtvaartnota
- › Inhoudelijke reactie formuleren vanuit IenW en RHDHV (toetskader)
- › Nota van antwoord opstellen
- › Publicatie gelijktijdig met ontwerp Luchtvaartnota (sept)



PlanMER: perspectief vullen met bouwstenen

- › Denkrichtingen uit NRD: veiligheid, economie, klimaat, leefomgeving) -> uitgewerkt in bouwstenen voor beleid.
- › Binnen elke denkrichting zijn verschillende keuzes mogelijk
- › Pakketten met bouwstenen samengesteld die de hoekpunten van het luchtvaartdebat in Nederland representeren:
 - Voortbouwen (= doortrekken huidig beleid)
 - Normeren (= sturen vanuit scherpe normstelling tav klimaat en leefomgeving)
 - Concentreren (= optimaal verbindingen netwerk, centraal accommoderen vraag, investeren in leefomgeving/bereikbaarheid,)
 - Verdelen (= regionale ontwikkelkansen, nieuwe ontwikkelingen luchtvaartmarkt)
- › Vervolg: trechters naar voorkeursstrategie -> Samenstel van beleidsbouwstenen uit de hoekpunten.



Vervolgproces

- › Analyseren eerste uitkomsten PlanMER
 - › Verwerken reacties en inzichten in voorkeursvariant
 - › Kwalitatieve PlanMER-toets voorkeursvariant
 - › Verwerken tot ontwerp Luchtvaartnota
-
- Klankbord ontwerp Luchtvaartnota (zomer)
 - Zienswijze periode ontwerp LVN/PlanMER (najaar)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Project meten en berekenen vliegtuiggeluid

*Cro Rotterdam/The Hague airport
27 juni 2019*

Wat gaan we doen



TK brief 18 oktober 2018: aankondiging programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid. Samen met RIVM, KNMI en NLR.

- *“Het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes met als doel om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.”*
- Het gaat om het ontwikkelen van verbeteringen van metingen en berekeningen, maar er is ook aandacht voor (hinder)beleving. Herstel van vertrouwen in de geluidsmethodiek is daarbij van groot belang.

Uitgangspunten (brief M aan Kamer)

**Verder onderzoek
kansrijke toepassingen
van het meten en
berekenen van
vliegtuiggeluid**

**Werk een
referentiemeetnet uit**

**Organiseer goede
betrokkenheid van de
omwonenden en andere
belanghebbenden bij
meting**

**Zorg voor de financiering
en (onafhankelijke)
governance van het
programma**

**Gebruik de nieuwste
wetenschappelijke en
internationale inzichten**

**Onderzoek nieuwe en
innovatieve
meettechnologieën**

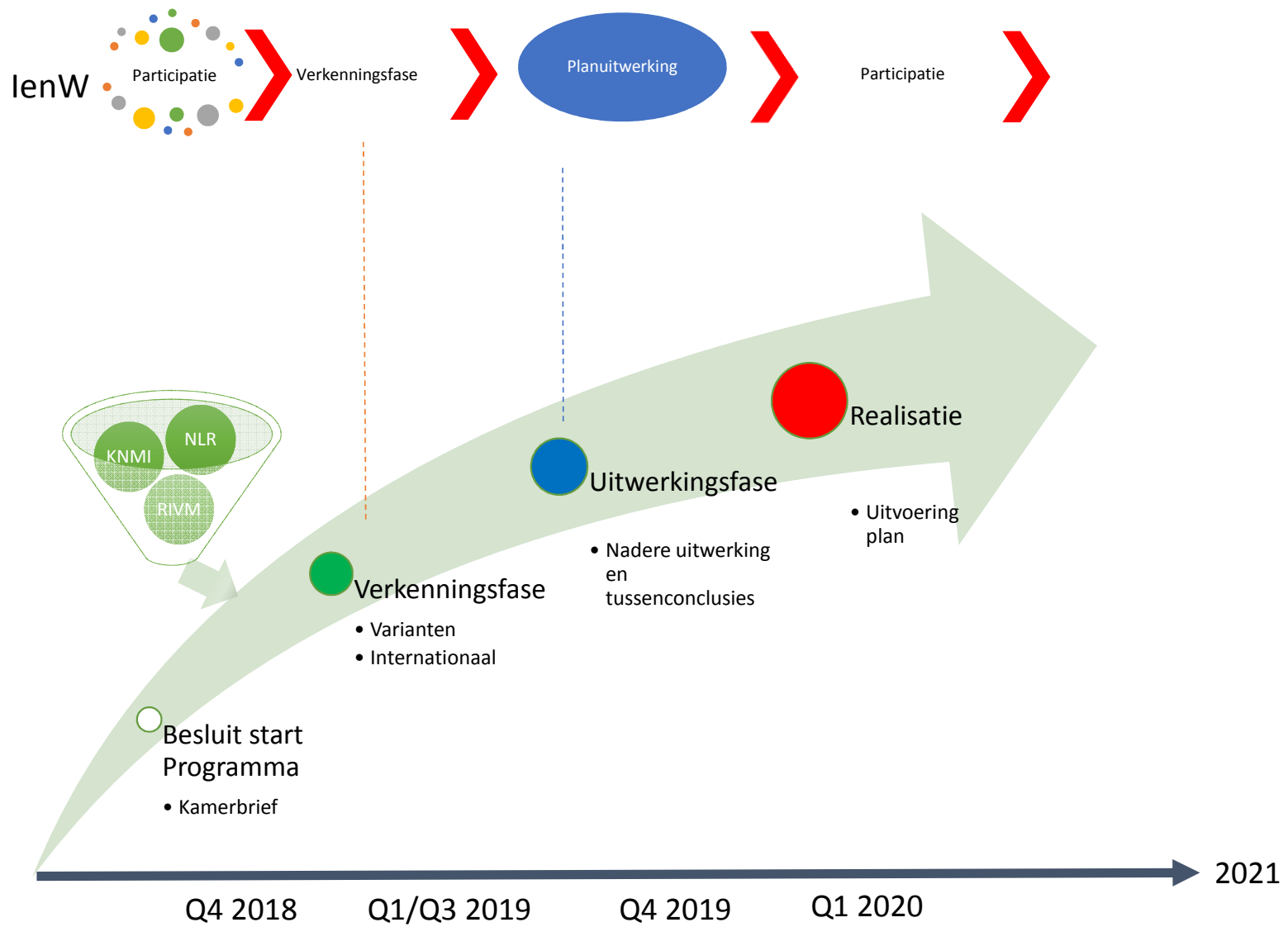
Aanvulling op bestaande meetinitiatieven

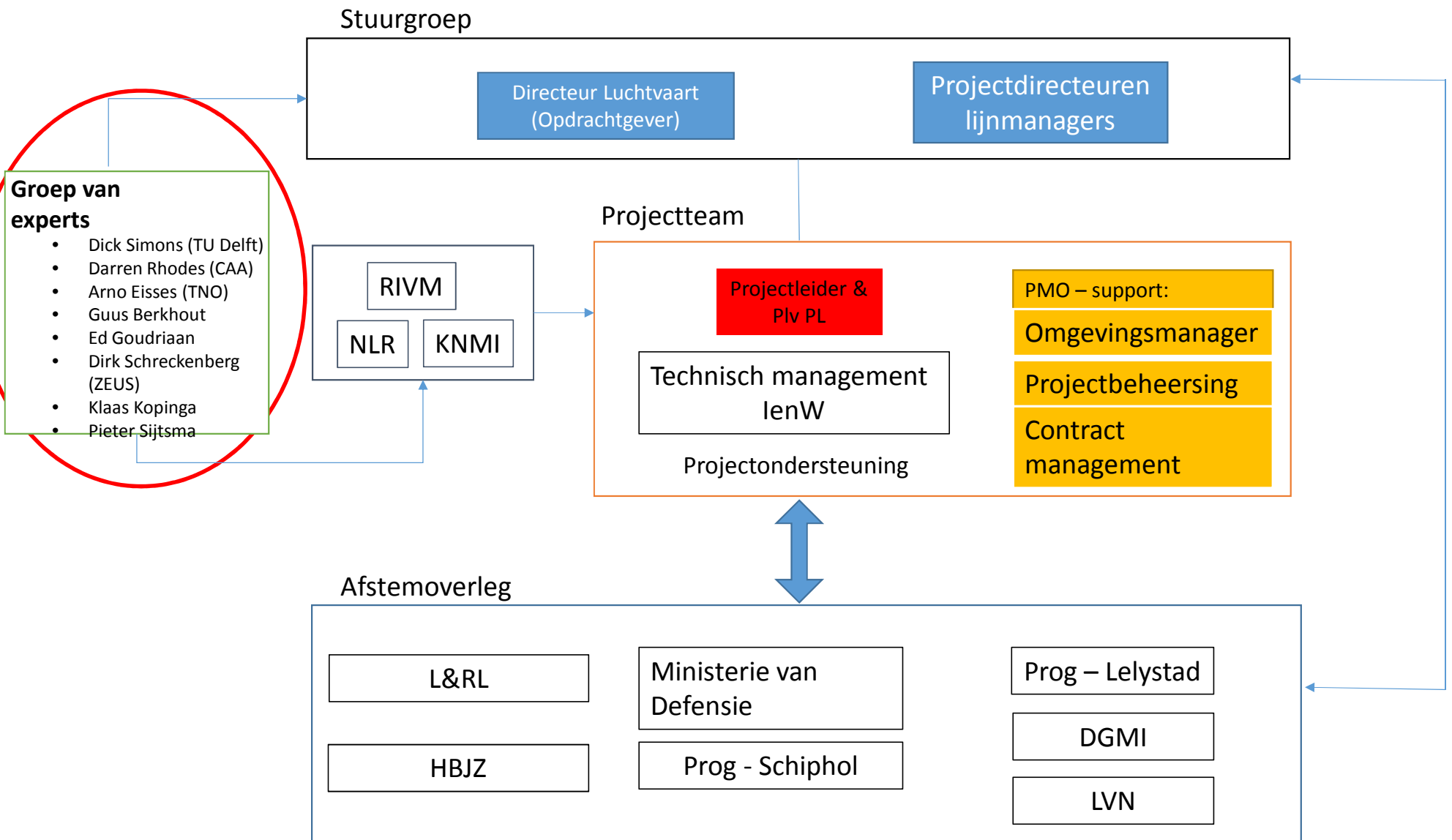
- NOMOS, Sensornet en Luistervink Schiphol en nieuw meetplan KNMI i.o.v. ORS
- Monitoring- en evaluatie bij Lelystad Airport
- Metingen Rotterdam-The Hague airport door DCMR
- Meetplannen MAA; provincie Limburg
- Metingen Eindhoven Airport



Wat gaan we niet doen in dit project

- Aanpassing van normen en wet- en regelgeving.
Mogelijke opties wel onderdeel verkenningsfase
- Meten Defensieluchthavens (m.u.v. Eindhoven airport): wel leerervaringen gebruiken en afstemmen, o.a.
 - Volkel
 - Leeuwarden





groep van experts

- Samenstelling:

- 8 experts, waarvan 4 gekozen door bewoners
- Nationaal en internationaal
- Expertise op meten, berekenen én beleving

- Rol:

- Leveren vanuit sterk inhoudelijke achtergrond constructief inbreng t.b.v. advisering door RIVM, KNMI, NLR
- Klankborden vergroot kwaliteit van het advies en draagvlak
- Geven tijdens de eerste fase van het project individueel hun inzichten mee.
- Niet gericht op belangenvertegenwoordiging
- Inbreng experts plus reactie komt terug in adviesrapport

Waar staan we nu?

- TK per brief geïnformeerd over projectplan
- Gesprekken in binnen-en buitenland
- Verder opzetten en uitvoeren omgevingsmanagement
- Eerste bijeenkomst geweest van expertgroep
- RIVM, NLR en KNMI aan de slag met advies verkenningsfase

Omgevingsmanagement

- Maatwerk per fase
- Benutten reeds opgehaalde informatie participatie bv ORS en LVN:
Aanvullen in dialoog met landelijke en regionale stakeholders
- Transparantie, betrouwbaarheid en navolgbaar proces
- Zo veel mogelijk bestaande overleggen benutten en afstemming andere luchtvaart projecten
- Expertgroep
- Klankbordgroep wordt ingericht

Invulling participatie en communicatie

Huidige/afgelopen periode:

- informeren
- consulteren op vraagstelling
- wensen verdere betrokkenheid

September/oktober:

- Informeren rapport en (beperkte) consultatie
- Uitwerkingsfase en realisatiefase: nog uit te werken

www.luchtvaartindetoekomst.nl

Invulling participatie en communicatie

- Cros, ORS, COVM Eindhoven
- bewonersgroepen (SATL, BTV, ORS, ABReL, LBBL)
- NVL
- Beheerders meetnetten, o.a. DCMR
- Klankbordgroep Luchtvaartnota
- Kennisdag NLR
- Bestuurlijk overleg provincies
- Kerngroepen provincies
- Klankbordgroep (nog in te richten)

Nadere informatie

- Hans IJsselstijn: projectmanager, hans.ijsselstijn@minienw.nl
- Dianne Teunissen: beleidsmedewerker, dianne.teunissen@minienw.nl
- Inge Voesten: omgevingsmanager, inge.voesten@minienw.nl

- Aanspreekpunt RIVM, NLR en KNMI:

Ronald Smetsers (RIVM): ronald.smetsers@rivm.nl

Projectplan:

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z08210&did=2019D16641



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Presentatie handhaving grenswaarde geluid RTHA t.b.v. CROR

Berekeningsrapportages
Toezicht en handhaving
Oorzaakanalyse overschrijding
Maatregelen ILT
Beheersplan/acties luchthaven
Bezwaarschriften

27 juni 2019



Berekeningsrapportages, toezicht en handhaving

- Wettelijke rapportageverplichting exploitant (Lden-tool)
- Geluidbelastingsberekeningen
 - groot commercieel verkeer en zakenjets (IFR) -> geluidscategorie, radartracks, theoretisch hoogteprofiel
 - klein verkeer (VFR; incl. traumaheli) -> geluidscategorie en theoretische routes
- Toezicht en handhaving ILT
 - toezicht -> controle rapportage exploitant (invoergegevens, geluidbelasting)
 - na vaststelling overschrijding geluidsnorm -> maatregel ILT



Oorzaakanalyse overschrijding handhavingspunt 6

- Doel oorzaakanalyse: unieke situatie of niet, welke maatregel
- Oorzaakanalyse ILT -> aantallen vliegtuigbewegingen, aantallen nachtvluchten, hoeveelheid landend en startend verkeer
- Belangrijkste oorzaak: weer (landend verkeer uit ZW; +26%)
Verdelingsprobleem: gebruik baan 06: 36% -> 42,3%
Waarom niet te veel verkeer? -> hhp 06: 92,47%, hhp 24: 85,1%
- Situatie niet zo uniek dat deze in 2019 niet meer kan optreden (vaker oostenwind, geen duidelijke trend, geen zekerheid)



Maatregelen ILT

- Handhavingsinstrumentarium -> maatregel, bij niet naleven maatregel -> bestuurlijke boete
- Doel maatregel: voorkomen dat hhp 6 in 2019 opnieuw overschreden wordt
- Drie (deel-)maatregelen:
 - maximaal verbruik geluidsruijnte tot 1 oktober 2019: 88%
 - uiterlijk 1 april 2019 een beheersplan
 - vanaf 1 mei maandelijkse rapportage over feitelijke geluidbelasting en Zich Ontwikkellende Geluidbelasting (ZOG)



Beheersplan/acties luchthaven

- Monitoring: maandberekening geluidbelasting binnen 5 werkdagen, indien mogelijk wekelijkse berekening
- Sturingsmaatregelen
 - ZOG meer dan 90%: baansturing
 - ZOG meer dan 95%: verbod trainings- en examenvluchten met vliegtuigen zwaarder dan 2000kg
 - ZOG meer dan 97%: verzoek aan slotcoördinator om terug gegeven slots niet opnieuw uit te geven
 - ZOG meer dan 99%: verbod vluchten business aviation, politie, kustwacht, regerings- en militaire vluchten (m.u.v. spoedeisende vluchten)



Bezwaarschriften

- Wie mag bezwaar maken: exploitant en andere belanghebbenden
- Hoe geïnformeerd over maatregelen ILT: exploitant d.m.v. brief en andere belanghebbenden door toesturen besluit aan CROR
- Geen bezwaarschrift van exploitant
- Vier bezwaarschriften van burgers
 - strekking: 88% maatregel geen effectieve oplossing (probleemverplaatsing), ILT had eerder moeten optreden om overschrijding te voorkomen, niet eens met volvliegen geluidsruimte vanaf 1 oktober 2019
 - bezwaren ongegrond verklaard in b.o.b. (21/06/2019)