



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 16 december 2021

Aanwezig:

Voorzitter	: dhr. H. Weber
Secretaris	: dhr. E. Struch

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Schiedam	: mw. A. Laan
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. R. Louwerse
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. H. Lamphen
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N. Schuil
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. R. Tieman
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: ?? *)
Ministerie I&W	: dhr. J. Bruinewoud *)

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete
Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr. Witjes en mw. de Zoete. Zij worden vervangen door respectievelijk dhr. Lamphen en dhr. de Jong. De secretaris voegt hieraan toe dat dhr. Fortuyn vrijwel zeker ook niet aanwezig zal zijn, omdat hij eerst nog een fysieke vergadering elders heeft en waarschijnlijk geen ruimte kan vinden om in te loggen. In dat geval wordt hij vervangen door mw. Dronkers. Dhr. v.d. Bolt meldt tenslotte dat mw. Bokhove waarschijnlijk is opgehouden in de gemeenteraad en dat hij haar vervangt.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter meldt dat hij van plan is om met de diverse geledingen in de CRO nader kennis te maken en te horen wat zij van het voorzitterschap verwachten en hoe zij kijken naar het functioneren van de CRO. Met enkelen heeft dit gesprek reeds plaatsgevonden.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. BRR: terug/voortuitblik

Dhr. de Jong meldt dat de BRR een kennismakingsgesprek met de voorzitter heeft gehad. Verder heeft de BRR gesproken over het participatieproces.

4. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. Louwerse geeft het woord aan dhr. v.d. Kleij voor een korte toelichting. Op verzoek van de BRR is besloten om het voorkeurscenario over de gemeenteraadsverkiezingen heen te tillen, omdat het qua planning wel erg "spannend" werd met de verkiezingen. Het streven is nu om dit ergens in de laatste maanden van 2022 af te ronden.

5. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 4^e kwartaal gebruiksjaar 2021

Mw. v.d. Coevering viel op dat het aantal meldingen is toegenomen net als het aantal melders. Zij vindt dit zorgwekkend, omdat het aantal vluchten nog niet eens op het niveau zit van voor Corona. Het is de piekbelasting die zorgt voor klachten door omwonenden, want ze liggen niet wakker van de uitgesmeerde L_{den}. Er moet dus iets gebeuren aan de momenten waarop de overlast het hevigst is. Ze hoopt dat het gesprek over het luchthavenbesluit op dit punt vruchten gaat afwerpen.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

b. herdefinitie "frequente melder"

Dhr. Algra geeft een korte introductie. Er ligt nu een notitie die wat verder gaat dan het oorspronkelijke vraagstuk van een nieuwe definitie van het begrip "frequente melder". Onderdeel van de verkenning was het leggen van contact met de vertegenwoordigers van de andere meldpunten van luchthavens van nationale betekenis. Dat heeft geleid tot verbreding van het gesprek tot het overleg van CRO-secretarissen,

waarbij ook het ministerie van I&W is aangesloten. Daarin kwam de wens naar voren om meldingenrapportages meer te uniformeren, zodat ontwikkelingen en trends beter kunnen worden vergeleken. Het vraagstuk van de frequente melder past daar prima bij. Dit gesprek en de verkenning hebben geleid tot een set aanbevelingen voor het registreren, analyseren en rapporteren van meldingen. Verder wordt voorgesteld om af te stappen van het onderscheid tussen frequente melders en overige melders, en in plaats hiervan te gaan werken met een klasse-indeling, mede geïnspireerd op een eerdere suggestie van dhr. Ooijevaar.

Dhr. de Jong laat weten dat de BRR positief is over de aanbevelingen. Echter procesmatig voelt het voorstel op onderdelen wat ongemakkelijk. Er wordt namelijk een advies gevraagd van de CRO en een besluit van de BRR, maar niet voor alle aanbevelingen is de BRR de aangewezen partij. Hij stelt voor dat de CRO vandaag inhoudelijk iets van de voorstellen vindt, en dat het vervolg met de DCMR besproken wordt door de partijen die aan de lat staan voor bijvoorbeeld RANOMOS, de kwartaalrapportages of de jaarrapportages, en aan die tafels ook de financiële afweging te maken. Mw. Laan sluit zich hierbij aan.

Dhr. Lamphen wil graag een korte toelichting op de invoerset en dan met name de percentielwaarden, namelijk waarom, hoe, wat, is het een middel of doel? Tweede vraag is of postcode en huisnummers ook in de rapportages komen. Dat is immers nogal persoonsgebonden. Met andere woorden is het AVG bestendig? Dhr. Algra antwoordt dat postcode en huisnummer alleen relevant zijn voor het indienen van de melding en het verfijnen van de gegevens, maar daarvan zal niets terug te zien zijn in de rapportages. Dus dat blijft AVG-proof. De percentielwaarden worden gebruikt voor de analyses in het jaarrapport. De DCMR is gevraagd om daarbij te kijken naar trends en ontwikkelingen, met name waar het gaat om vermijdbare hinder. Bij dit type onderzoek is de 98 percentiel benadering de meest geschikte. Tenslotte kan dhr. Algra zich prima vinden in de suggestie van dhr. de Jong.

De CRO besluit om positief te adviseren over de aanbevelingen in de notitie van de DCMR.

6. Hinder beperkende maatregelen

a. verkenningen: voortgang

De secretaris meldt als voorzitter van de Werkgroep Hinder Beperking dat er sinds te vorige vergadering van de CRO twee maanden geleden geen nieuws is, behalve over de verkenning vertrekroute 06, die uitgebreid aan de orde komt onder b. van dit agendapunt.

b. rapport verkenning vertrekroute 06

De secretaris geeft een korte inleiding.

Dhr. Schendstok begint zijn bijdrage met op te merken dat een wijziging van routes leidt tot een verschuiving van contouren en dat dit een wijziging van het Luchthavenbesluit vereist. Hij heeft tot zijn grote spijt een vrij lange lijst met kritiekpunten op het rapport en de gevolgde procedure. Hij is van mening dat de projectgroep zich niet heeft gehouden aan de uitgangspunten voor het onderzoek, namelijk de criteria waarop getoetst moet worden volgens het document proces & organisatie. Hij vindt dat de projectgroep heeft zitten morrelen aan deze uitgangspunten, namelijk door te stellen dat mensen in de 40 L_{den}-contour minder gehinderd zouden zijn dan mensen in de 48 en 56 L_{den}-contourschillen. Het gaat volgens hem om de aantallen ernstig gehinderden en de definitie van een ernstig gehinderde staat vast. Volgens de uitgangspunten ben je als ernstig gehinderde niet ernstiger gehinderd in de 56 L_{den}- dan in de 40 L_{den}-contour en daar mag dus geen onderscheid in worden gemaakt en mogen dus ook geen wegingsfactoren worden toegepast. Bovendien zijn deze contouren er niet voor niets. De 70, 56 en 48 L_{den}-contouren

moeten de mensen beschermen tegen overlast door ze te verbieden daar te gaan wonen. Er zijn als gevolg van de onderzochte aanpassing van de routes 140 minder gehinderden in de schillen die onder de beschermingsgebieden vallen en 1340 meer gehinderden in de 40 L_{den} contour, waar men eigenlijk niet gehinderd zou moeten worden. Op basis van deze aantallen kan maar één conclusie getrokken worden over de routewijziging. Het eindoordeel van dhr. Schendstok is dat het rapport geen waarde heeft.

Mw. v.d. Coevering begint haar betoog met de opmerking dat zij zelf wel heeft deelgenomen aan de projectgroep. Op basis van het rapport wil zij een pleidooi houden voor een aanpassing van de route 06. Zij is het nadrukkelijk niet eens met dhr. Schendstok. Er bestaat immers ook zoiets als voortschrijdend inzicht. Het was echt een pilot en “we hebben ons best gedaan om het naar eer en geweten zo goed mogelijk te doen”. Binnen de 48 L_{den} -contour heeft de voorgestelde aanpassing van de routes zeker het beoogde effect, namelijk een significante afname van het aantal ernstig gehinderden in met name Lansingerland, en de toename in Rotterdam is in deze contour naar verhouding gering. Bovendien is er binnen de 30 L_{night} -contour een afname van het berekend aantal ernstig slaapverstoorden en geen noemenswaardige verplaatsing. Binnen de 40 L_{den} -contour is er echter een forse toename van het aantal ernstig gehinderden, hoofdzakelijk in Nesselande, dus niet in Schiebroek-Hillegersberg, want de route buigt pas af voorbij de Wildersekade. Er kunnen vraagtekens gezet worden bij het gelijkwaardig meenemen van berekende gehinderden binnen de 40 L_{den} -contour. Het blijft appels met peren vergelijken. De hinder in de 48 L_{den} is vele malen erger dan in de 40 L_{den} -contour. We moeten ons realiseren dat 8 dB L_{den} minder lawaai overeenkomt met een ongeveer 6 maal zo lage geluidbelasting. Dat betekent een 6 maal zo laag geluidsniveau bij een gelijk aantal vluchten. Het verschil tussen de 40 en 56 L_{den} -contour is zelfs een factor 40. Beter was dan ook geweest, en dat is voortschrijdend inzicht, de grens te leggen bij de 45 L_{den} -contour, wat overeenkomt met de advieswaarde van de WHO. Ook kijkend naar de aantallen woningen binnen de LA_{max} -contouren ziet mw. v.d. Coevering flinke verbeteringen als gevolg van de voorgestelde aanpassing van de routes, zij het dat er ook een verschuiving tussen gemeenten plaatsvindt. Al met al blijft zij van mening dat de voordelen voor de zeer ernstig gehinderden opwegen tegen de nadelen voor de minder sterk gehinderden. Er moet nadrukkelijk gekeken worden naar de werkelijke af- of toename van het hoorbare geluid. Voor de rest kan zij zich vinden in de overige aanbevelingen.

Dhr. de Jong vindt dat het schuurt -en dat hoort hij alle sprekers eigenlijk zeggen- op het ontbreken van een afwegingskader om tot de conclusies te komen. Als het gaat om de kaders, de uitgangspunten en vooral de weging heeft hij er behoefte aan om dat eerst analytisch goed te onderbouwen en dan pas conclusies te trekken. Hij suggereert om hiervoor een gezaghebbend extern bureau in te schakelen.

Mw. Dronkers kan zich inhoudelijk helemaal scharen achter hetgeen mw. v.d. Coevering heeft gezegd. Voor Lansingerland is dit echt een zeer interessante routewijziging. Ook de aanpassing die voorgesteld wordt om nader te onderzoeken, zou heel interessant zijn om te doen. Wat zich nu wrekt is het afwezig zijn van het afwegingskader. De volgende keer belanden we weer in dezelfde discussie, waarbij we diametraal tegenover elkaar komen te staan. Dat is zonde van het goede werk wat is gedaan, want er is heel veel professioneel en goed uitgezocht. Zij pleit er daarom voor zich te concentreren op een goed methodisch nieuw afwegingskader en zeker niet uit het oog te verliezen dat er zeker nog potentieel goede nieuwe routes kunnen worden onderzocht.

Dhr. v.d. Bolt vindt om te beginnen dat het een zeer leerzaam en nuttig project is geweest. Er is natuurlijk ook heel veel meer gebeurd met het betrekken van bewoners, luistertoetsen, et cetera. Niet iedereen was daar als bewoner tevreden over, maar veel bewoners konden volgens hem de manier waarop ze benaderd en betrokken zijn geweest, waarderen. Hij sluit zich aan bij hetgeen dhr. de Jong en mw. Dronkers hebben gezegd over het afwegingskader. Hij wil er geen misverstand over laten bestaan dat hij het niet eens is met de benadering van mw. v.d. Coevering. Hij snapt heel goed dat het voor Lansingerland een interessant

voorstel is, maar hij zit er om de Rotterdamse kant te vertegenwoordigen, en daar vindt hij het er minder rooskleurig uitzien. Waarom hij dat vindt en een ander niet, daar gaat de discussie juist over. Hij is het fundamenteel technisch inhoudelijk niet eens met de gevolgde benadering. Kort en goed, Rotterdam is niet voor deze routewijziging en een optimalisatie kan pas onderzocht worden als er overeenstemming is over een afwegingskader. Daarnaast hoopt hij dat met de op handen zijnde luchtruimherziening het aantal afwijkers een keer gaat afnemen. Dat zou een verschil maken, dat je daar misschien op zou moeten wachten met verder optimaliseren. Tenslotte vindt hij dat prioritering van hinder beperkende maatregelen in de werkgroep plaatsvindt en dat niet vooruitlopend daarop routeafwijkingen a priori boven aan de lijst gezet moeten worden.

Mw. Laan sluit zich aan bij dhr. de Jong en dhr. v.d. Bolt. Zij is het niet eens met de analyses zoals deze nu voorliggen. Daar kan nog het een en ander aan geobjectiveerd worden. Kort en goed, Schiedam kan hier op dit moment niet mee instemmen.

Dhr. v.d. Werf heeft bij de kaders voor de participatie, waarvoor een aanbeveling wordt gedaan, het gevoel dat we bezig zijn het wiel zelf uit te vinden. Hij verwacht dat komend voorjaar een nieuw werkproces uitkomt onder art. 5.11 van de Wet luchtvaart. Dat gaat over participatie, afwegingskaders en de zwaarte van de inrichting van het participatieproces. Er zitten onder andere de lessons learned in van de consultaties rond Lelystad Airport. Het zou zinvol kunnen zijn daar ook naar te kijken bij voorstellen voor routewijzigingen in de CRO. Tweede punt is dat ook in de werkgroep is aangegeven dat LVNL een besluit nodig had voor zomer 2021. Als er nu een positief advies komt, dan kan de wijziging pas na 2025 doorgevoerd worden. Dat heeft te maken met de implementatie van een nieuw luchtverkeersleidingssysteem. De voorzitter vraagt de projectgroep om nog eens te kijken naar de laatste aanbeveling in haar rapport in het licht van wat dhr. v.d. Werf hier zojuist over heeft gezegd (**actie: secretaris**).

De secretaris maakt bij het voorstel om een extern bureau in te schakelen het voorbehoud dat gekeken moet worden of zo een bureau gezien de complexiteit van de materie in staat zal zijn binnen de beperkte financiële middelen van de CRO antwoord te geven op de vragen van de CRO. De voorzitter suggereert dat met de betrokken overheden het gesprek gevoerd zou kunnen worden over het eventueel leveren van een bijdrage indien de middelen van de CRO niet toereikend zouden zijn en dit onderzoek wel heel belangrijk gevonden wordt. Mw. Dronkers wijst erop dat dit onderwerp RTHA overstijgt. Misschien heeft het zin om de andere regionale luchthavens erbij te betrekken en dat geeft misschien ook financieringsmogelijkheden elders. De secretaris adviseert om met het oog op de voortgang zich niet afhankelijk te maken van anderen, maar uiteraard wel goed om zich heen te kijken wat elders gebeurt.

Mw. Laan pleit ervoor om vooraf schriftelijk met elkaar te wisselen wat de opdracht precies is.

Dhr. v.d. Bolt vraagt zich af of het handig is dat de voorzitter van de werkgroep tevens de voorzitter van een projectgroep is. De secretaris antwoordt dat er in dit geval een reden was om het zo te doen, maar dat is absoluut geen vanzelfsprekendheid en wat hem betreft doet liever iemand anders het. De verkenning vertrekroute 24 trekt hij bijvoorbeeld niet.

De voorzitter concludeert, dat de CRO geen besluiten neemt over de voorliggende aanbevelingen van de projectgroep maar wel besluit om te kijken naar de mogelijkheden om passend binnen de financiële middelen van de CRO een extern gezaghebbend bureau een afwegingskader te laten maken, te toetsen bij andere luchthavens of deze ook behoefte hebben aan een dergelijk afwegingskader en wellicht bereid zijn om mee te betalen, en indien dit allemaal onvoldoende blijkt te kijken of de (BRR-)overheden een bijdrage zouden willen leveren (**actie: secretaris**).

7. Gebruiksjaar 2021: terugblik RTHA

Dhr. v.d. Kleij geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Er zijn 6 handhavingspunten. Op verzoek van de BRR zijn destijds ook twee monitoringspunten toegevoegd. Het baangebruik is erg belangrijk voor het handhavingspunt in Schiedam. In 2019 is vanaf 20 mei baansturing toegepast, omdat dit punt overschreden dreigde te worden. Daarna ging het baangebruik netjes terug naar de blauwe lijn, dat is het streefgetal van 33%. De grafiekjes laten over de maanden enorme fluctuaties zien, en dat maakt het sturen erg lastig. In 2021 was er geen sturing, maar was het baangebruik op 06 wel heel hoog. Als het een normaal jaar was geweest qua totaal verkeer, dan had er waarschijnlijk weer gestuurd moeten worden. Kijkend naar de verdeling van het verkeer over de segmenten, dan zien we een forse afname van het handelsverkeer. Het medisch spoedeisend verkeer, met name de traumaheli blijft daarentegen gestaag doorgroeien. Opmerkelijk is verder een enorme stijging van het privé lesverkeer, en dat blijkt een landelijke trend te zijn. Qua aandeel in de geluidbelasting zat het medisch spoedeisend verkeer in 2021 op hetzelfde niveau als het handelsverkeer. Ook in de nacht blijft het medisch spoedeisend verkeer toenemen (+ 16% in twee jaar). Het aantal zakenvluchten in de nacht nam in twee jaar flink af. Er waren ook veel minder late landingen van het handelsverkeer, maar dit geeft een wat vertekend beeld, want in de maanden dat er echt gevlogen is, zat dat niveau op ongeveer 75% van 2019.

Dhr. v.d. Bolt vraagt of het aandeel geluid inclusief nachtstraffactoren en dergelijke is. Dhr. v.d. Kleij antwoordt bevestigend.

8. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken.

9. Verslagen

a. concept verslag overleg 7 oktober 2021

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Naar aanleiding van actiepunt 2021-3 nr. 2 meldt de secretaris dat het ministerie van I&W inmiddels formeel heeft laten weten dat het onderzoek naar beweegredenen voor het indienen van meldingen niet past binnen de subsidierichtlijnen. Dit betekent dat dit onderzoek niet ten laste van de bijdrage van het Rijk gebracht mag worden, en dat dus nog even goed gekeken moet worden hoe dit in de begroting van de CRO in te passen is.

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

c. vastgesteld verslag overleg 17 juni 2021

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

10. Rondvraag

Dhr. Lamphen vraagt of de presentatie van RTHA beschikbaar is. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat deze bij stukken gevoegd zal worden via de secretaris.

Dhr. Vos meldt dat hij na 45 jaar Transavia met pensioen mag en dat dit dus zijn laatste vergadering is. Zijn collega Bart Renckens, die vandaag meegeluisterd heeft, zal in principe zijn rol overnemen, en wanneer hij geen tijd heeft, vervangen worden door Melchior Looyen. Het wordt dus een soort duobaan. Henk bedankt dat hij heeft mogen deelnemen aan dit mooie overleg en wenst de CRO veel succes. De voorzitter bedankt dhr. Vos voor zijn inbreng en heet Bart Renckens al vast hartelijk welkom.

In het verlengde hiervan kondigt de secretaris aan dat de CRO binnenkort nog meer bekende gezichten gaat verliezen, namelijk de bewonersvertegenwoordigers van het eerste uur. Er zal een traject worden opgestart voor het zoeken naar en vervolgens benoemen van hun opvolgers medio volgend jaar.

Mw. Dronkers meldt dat dit ook haar laatste CRO-vergadering is, want zij heeft per 1 januari een andere mooie functie binnen de gemeente. Zodra een opvolger bekend is, zal zij dit doorgeven aan de secretaris. Ook zij bedankt de CRO voor alle vergaderingen. De voorzitter bedankt ook mw. Dronkers en wenst haar veel succes in haar nieuwe rol. Mw. v.d. Coevering wil benadrukken dat zij ontzettend fijn heeft samengewerkt met mw. Dronkers. Ze hebben als bewonersvertegenwoordiger en ambtenaar heel goed met elkaar kunnen sparren en elkaar heel goed bij de les kunnen houden. Mede door deze fijne samenwerking is mw. v.d. Coevering "op haar oude dag" doorgegaan. Mw. Dronkers dankt mw. v.d. Coevering voor deze mooie woorden.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

11. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering en wenst iedereen fijne kerstdagen en mooie jaarwisseling.

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

Gebruiksjaar 2021



Handhavingspunten



Baangebruik



Verkeerssegmenten



Nachtvluchten



Gebruiksjaar van RTHA loopt van
1 november van het voorgaande jaar
tot en met 31 oktober.
(Net als bij oa Schiphol en Lelystad)

Dit loopt ongeveer gelijk met de IATA
seizoenen die gebruikt worden bij
slotcoördinatie.

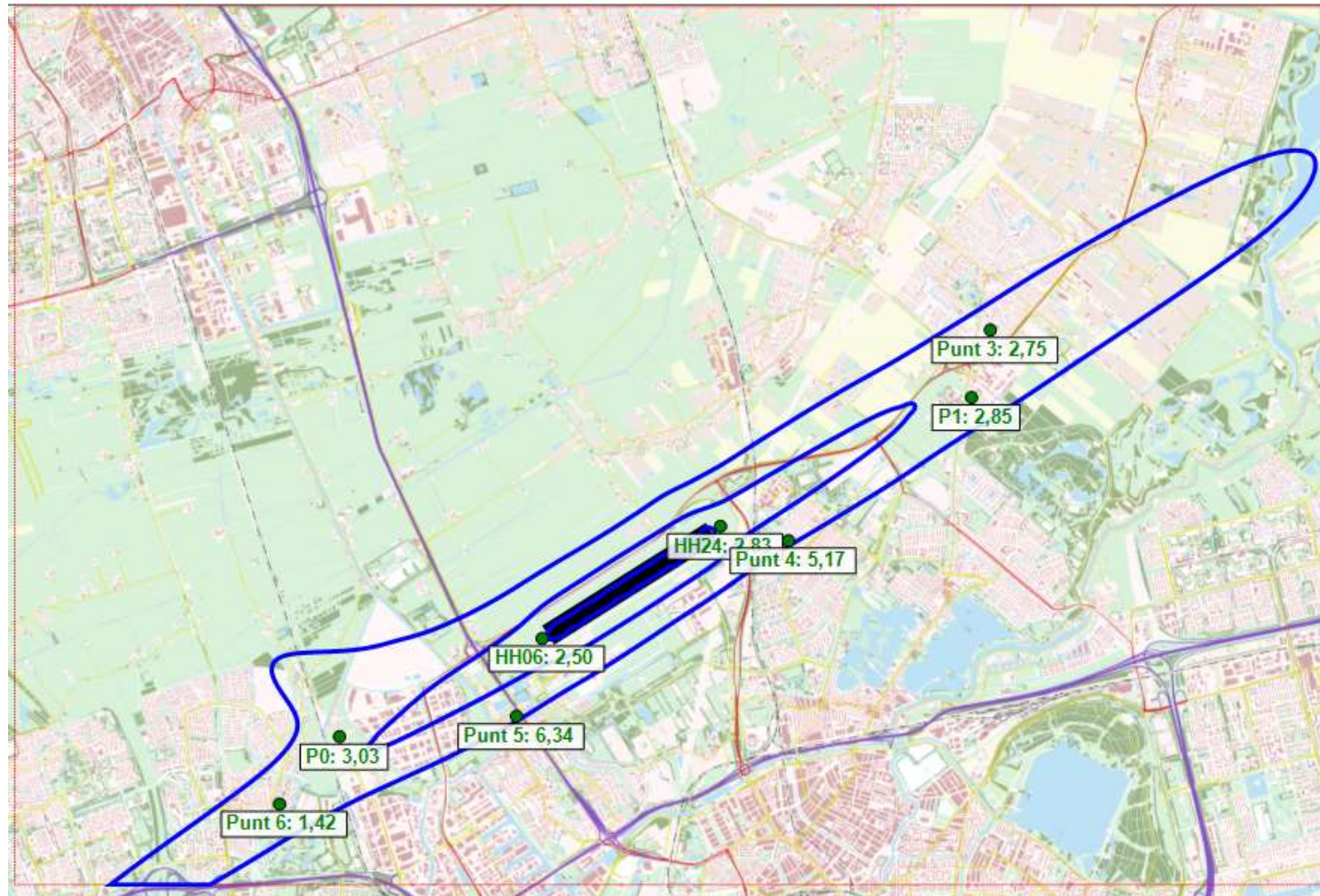
IATA Winterseizoen: laatste zondag van
oktober tot laatste zondag van maart
+
IATA Zomerseizoen: laatste zondag van
maart tot laatste zondag van oktober

Handhavingspunten

- 6 handhavingspunten in de omzettingsregeling
- Mogen geen van allen overschreden worden

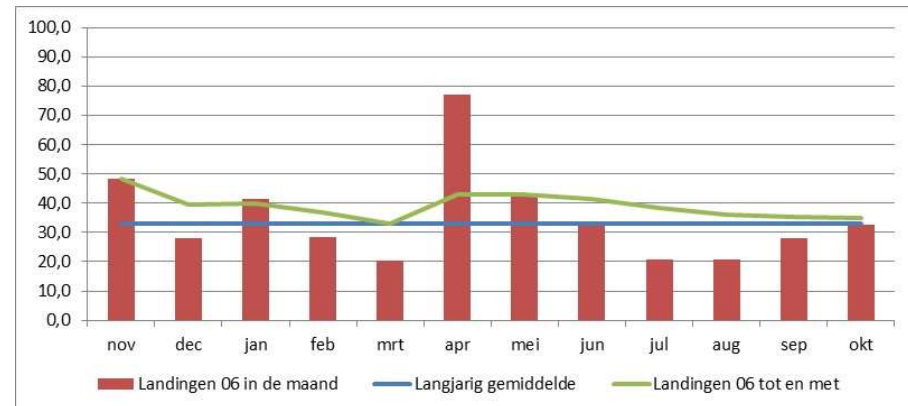
Handhavingspunt	GJ 2019	GJ 2020	GJ 2021
Kop baan 06 (HH06)	89,6%	47,8%	56,2%
Kop baan 24 (HH24)	95,3%	53,2%	52,1%
Bergschenhoek (HHP3)	91,2%	53,5%	53,1%
Schiebroek (HHP4)	52,7%	22,3%	30,4%
Overschie (HHP5)	57,0%	26,6%	23,2%
Schiedam (HHP6)	92,0%	50,4%	71,1%
Monitoringspunten			
Schiedam Kerkbuurt	77,8%	41,4%	49,8%
Grindweg (Bergschenhoek/Schiebroek)	87,3%	49,2%	51,9%

Ligging handhavingspunten

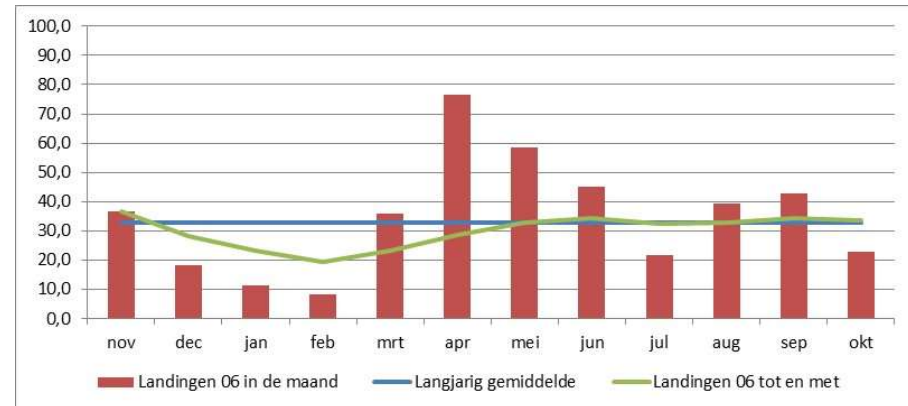


Baangebruik

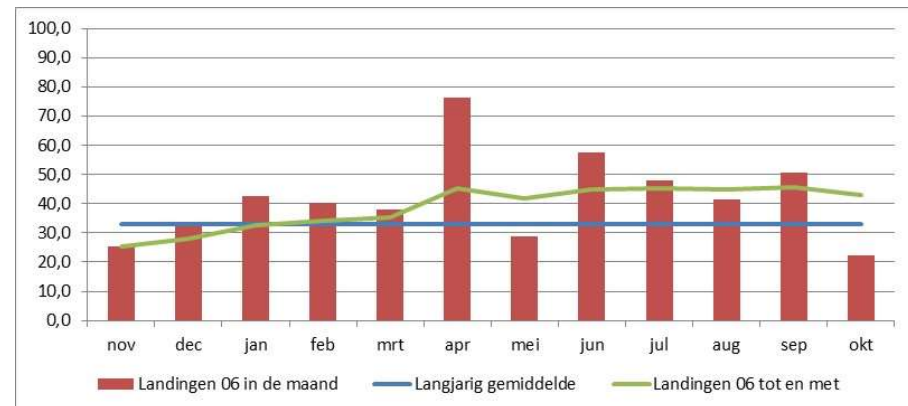
**Gebruiksjaar 2019
(sturing vanaf 20 mei)**



**Gebruiksjaar 2020
(geen sturing)**



**Gebruiksjaar 2021
(geen sturing)**



Segmenten verkeer

Bewegingen (absoluut)	GJ2019	GJ2020	GJ2021
Handelsverkeer (excl positie)	16.558	6.669	5.601
Medisch spoed verkeer	4.945	5.039	5.261
Politie/overheid/militair	601	792	1.353
Zakenvluchten	4.405	3.347	3.199
Privé/Les	21.167	20.897	25.368
Overig	4.780	3.397	4.130

Aandeel geluid (relatief)	GJ2019	GJ2020	GJ2021
Handelsverkeer (excl positie)	71,5%	48,1%	42,6%
Medisch spoed verkeer	21,4%	40,9%	41,8%
Politie/overheid/militair	1,4%	4,1%	7,5%
Zakenvluchten	2,8%	2,7%	2,7%
Privé/Les	0,8%	1,5%	1,7%
Overig	2,1%	2,7%	3,7%

Nachtvluchten (23.01-06.59)

	GJ2019		GJ2020		GJ2021	
Spoedeisend	518	(43%)	578	(71%)	597	(70%)
Politie/overheid/militair	16	(1%)	15	(2%)	12	(1%)
Zakenvluchten	280	(23%)	161	(20%)	176	(21%)
Positievluchten (06:00-6:59)	25	(2%)	6	(1%)	7	(1%)
Late landingen (23:01-23:59)	315	(26%)	42	(5%)	53	(6%)
Late landingen (00:00-00:59)	58	(5%)	7	(1%)	9	(1%)
Late vertrekken (23:01-23:59)	5	(0%)	-		-	
Uitwijkers	1	(0%)	-		-	
Totaal	1.218		809		854	

Contact

Steven van der Kleij

+31 (0)10 446 3514

Steven.van.der.Kleij@rtha.com

