



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 6 oktober 2022**

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 Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: dhr. R. Horijon
Rotterdam The Hague Airport	: mw. W. van Dijk
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. D. Breedveld
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. M. Houtkamp
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: dhr. D. Thoen
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N. Schuil
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Spaans

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete
Gemeente Rotterdam	: dhr. V. Karremans
Gemeente Schiedam	: dhr. S. Hamerslag
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. R. Tieman

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr Schendstok, dhr. Tieman, mw. de Zoete, dhr. Karremans en dhr. Hamerslag. Dhr. Schendstok laat zich vervangen door dhr. Breedveld, mw. de Zoete door dhr. de Jong en dhr. Karremans door dhr. v.d. Bolt.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld. Omdat de gasten van het ministerie van I&W stand-by moeten zijn voor een (Tweede Kamer) commissiedebat dat om 16.00 begint, wordt begonnen met agendapunt 4.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Benoemingen

a. ontslag

De voorzitter verleent mw. J. (Judith) Bokhove met ingang van 16 juni 2022 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens de gemeente Rotterdam.

De voorzitter verleent mw. A.J.M. (Antoinette) Laan met ingang van 6 oktober 2022 ontslag als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam.

De voorzitter verleent dhr. R. (Ron) Louwerse met ingang van 1 september 2022 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens Rotterdam The Hague Airport.

b. (her)benoeming

De voorzitter benoemt dhr. M.J.C. (Marcel) Houtkamp met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de omwonenden uit Schiedam.

De voorzitter benoemt dhr. V.P.G. (Vincent) Karremans met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de gemeente Rotterdam.

De voorzitter benoemt dhr. S.F. (Frans) Hamerslag met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam.

De voorzitter benoemt mw. W. (Wilma) van Dijk met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens Rotterdam The Hague Airport.

De voorzitter meldt dat hij in afwachting van door het ministerie van I&W aangekondigde hiervoor noodzakelijke wijzigingen van de "Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis" dhr. Fortuyn nog niet definitief herbenoemt als lid van de CRO namens de gemeente Lansingerland. De volgende vergadering zal hij hierop terugkomen.

Mw. van Dijk stelt zich kort voor. Ze benadrukt dat ze de CRO belangrijk vindt, maar uiteraard als beginnend directeur van RTHA nog niet alles weet. Ze zal in ieder geval constructief haar rol vervullen.

Ook dhr. Houtkamp stelt zich kort voor. Hij is wethouder geweest, raadslid, rijksambtenaar, heeft gewerkt voor de Nationale ombudsman, en heeft nu tijd over. Hij woont recht onder de startroute en hem zijn de afgelopen jaren wel wat dingen opgevallen.

4. Aankondiging ontwikkeling nieuw geluidsstelsel

Dhr. Hartjes van het ministerie van I&W geeft een presentatie over de inhoud (**bijgevoegd**). Vervolgens geeft mw. Voesten een toelichting op de voorziene participatie. Het is de bedoeling dat op regionaal niveau kan worden meegedacht. Vraag daarbij is: "wat betekent het voor onze situatie?" Zij wil de CRO daar het komend jaar graag doorlopend bij betrekken. Een nationale werkgroep zal eenmaal per twee maanden bij elkaar komen en verder komt er tweemaal een regionale werkgroep. Het is de bedoeling regelmatig met het onderwerp terug te komen in de CRO plenair. Bij het wetgevingstraject zal een internetconsultatie worden gehouden. Via de secretaris zullen de leden van de CRO worden uitgenodigd om mee te denken in de regionale werkgroep. Het participatieplan zal worden bijgevoegd. In november zal de eerste bijeenkomst zijn. Over een jaar volgt nog een uitvraag. Voor het samenstellen van de nationale werkgroep zal een uitvraag worden gedaan onder de deelnemers aan de regionale werkgroepen.

Dhr. Fortuyn wil weten of I&W de participatie zelf blijft organiseren of dat ook een extern bureau zal worden ingeschakeld. Mw. Voesten antwoordt dat zij zelf nooit uitbesteedt. Dhr. Fortuyn begrijpt dat het hele proces enkele jaren zal duren en wil weten of later nog een correctie mogelijk is op het nieuwe Luchthavenbesluit voor RTHA. Dhr. Hartjes antwoordt dat het traject gewoon doorgaat, maar dat het ministerie wel nadenkt hoe luchthavenbesluiten later geactualiseerd kunnen worden.

Op de vraag van de voorzitter of het nieuwe stelsel beleidsneutraal zal zijn, antwoordt dhr. Hartjes bevestigend.

Dhr. Breedveld vraagt of iemand van de CRO Eindhoven een keer kan komen vertellen over de ervaringen aldaar met het terugdringen van geluid. Aldus wordt afgesproken (**actie: secretaris**).

Dhr. Breedveld vraagt zich af in hoeverre dit ook weer een rekenexercitie wordt. Wordt er ook onderzoek gedaan hoe de hinder ook in werkelijkheid verminderd kan worden? Dhr. Hartjes antwoordt dat onderzoeken als PAM-V, de WHO et cetera benut zullen worden. In het huidige stelsel is er geen mogelijkheid om aan de knoppen te draaien. Dat wordt straks wel mogelijk, maar of het ook daadwerkelijk gebeurt, zal een politiek besluit zijn. Dhr. Breedveld merkt tenslotte op dat het jammer is als dit allemaal niet meer kan worden meegenomen in het nieuwe Luchthavenbesluit.

5. CRO+: vooruitblik eerste bijeenkomst 21 oktober 2022

De voorzitter blijkt vooruit op de CRO+. Eén keer per jaar moet de CRO een uitgebreide CRO organiseren, waaraan gemeenten in de wijde omgeving van de luchthaven deel kunnen nemen. Er blijkt onder gemeentebestuurders brede belangstelling te zijn voor deelname. Omdat ook alle leden van de CRO zelf onderdeel zijn van de CRO+, hoopt de voorzitter dat ze allen aanwezig zijn. Het is een goede gelegenheid om iedereen op dikte te brengen.

Mw. van Dijk wijst erop dat het participatietraject nog niet is afgerond, en vraagt zich daarom af of 21 oktober wel zo een goed moment is. Er kan dan immers niet over de inhoud gesproken worden. Ze vraagt of de CRO+ een paar weken verzet kan worden. De voorzitter antwoordt dat de CRO+ ooit gepland is op een schema waarbij de verwachting nog was dat er wel iets beschikbaar zou zijn. Het organiseren van de CRO+ is geen sinecure. Uiteindelijk is het geen gelukkige planning gebleken. Hij heeft besloten om toch bij

elkaar te komen en de groep ten minste bij te praten over het proces, en dan misschien een volgende keer over de inhoud.

Dhr. Fortuyn constateert dat andere gemeenten ook steeds meer betrokken zijn, en vraagt wat de status van de CRO+ is. De voorzitter antwoordt dat I&W de CRO gevraagd en zelfs verplicht heeft de CRO+ te organiseren, omdat meer gemeenten worden geraakt door de luchthaven dan de gemeenten die op grond van de wet- en regelgeving lid zijn van de CRO. De secretaris voegt hier nog aan toe dat de CRO wel helemaal vrij is om de CRO+ naar eigen inzicht in te vullen.

6. BRR: terug/voortuitblik

Dhr. Fortuyn meldt dat in november een convenant gereed zal zijn waarin de jaarlijkse bijdrage aan de CRO voor onderzoek naar hinder beperkende maatregelen geregeld zal zijn. De BRR-partijen kijken uit naar het eindrapport van het participatietraject, dat overigens geen voorkeurscenario zal bevatten.

7. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. v.d. Kleij legt uit dat het participatietraject zich medio november in een afrondende fase zal bevinden. De exacte datum voor het openbaar worden van de resultaten is nog niet bekend. Hopelijk zal dit nog dit jaar zijn.

8. Capaciteit

a. terugblik zomer 2022

Dhr. v.d. Kleij geeft een presentatie (**bijgevoegd**). De bijdrage aan de geluidbelasting door het handelsverkeer is in 2022 gedaald ten opzichte van 2019. Daarentegen is er ten opzichte van 2019 juist een sterke toename van de geluidsbijdrage door de traumaheli.

Dhr. v.d. Bolt vraagt of er bij de stijging van de traumaheli geen voet tussen te krijgen is, of er inzicht is waarom er meer gevlogen wordt, ook 's nachts. Volgens dhr. v.d. Kleij kan het traumacentrum dit niet duiden. De inzetcriteria zijn niet veranderd en er zijn ook niet meer cancels.

Dhr. Breedveld wil weten wat het effect is als er wel met de gegevens van de transponder gerekend wordt. Hoe komt het geluid van het helikopterverkeer dan in de emmer terecht? Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat dit dan in de nieuwe contour voor het maatschappelijk verkeer komt. Op de vervolgvraag van dhr. Breedveld hoe dit dan gehandhaafd wordt, antwoordt dhr. v.d. Kleij dat er twee gescheiden geluidsruimten komen met gescheiden handhaving. Dit moet nog wel uitgewerkt worden.

Dhr. Breedveld constateert dat de extra vluchten als gevolg van overhevelen van winterslots en verplaatsen van Schipholvluchten in de zomer plaatsvinden in een kwetsbare periode. Die hebben dus wel veel invloed. Hij maakt zich ook zorgen over de verwachte gunstige effecten van een x aantal dB minder geluid. Levert dit dan echt minder meldingen op? Er wordt dan misschien wel minder geklaagd, maar er is wel hinder! En wat betekent minder geluidsproductie? Kortom, dun ijs volgens dhr. Breedveld. Tenslotte merkt hij op dat het nieuwe luchthavenbesluit maar tien jaar geldig is. Dhr. Bal bestrijdt dit. Een luchthavenbesluit heeft volgens hem een onbeperkte geldigheidsduur. Dhr. Fortuyn deelt de zorgen van dhr. Breedveld. Het gemeentehuis van Lansingerland ligt direct onder de routes. Hij merkt wel dat bepaalde typen vliegtuigen minder geluid produceren, maar beleving en hinder moeten meer geobjectiveerd kunnen worden. Het gaat ook om breed kijken naar de leefomgevingskwaliteit (ook uitstoot et cetera).

Dhr. Fortuyn wil weten of er volgend jaar ook weer slots komen die vollopen in de zomer. Dhr. v.d. Kleij verwacht geen grote effecten meer door COVID, waardoor de capaciteit in de winter volledig gebruikt gaat worden en er dus geen slots overgeheveld zullen worden.

Dhr. Fortuyn stelt vast dat als gevolg van de wijze waarop de geluidbelasting van de heli's nu nog berekend wordt en dus wordt toegerekend wordt aan handhavingspunten aan de Schiedamse zijde, baansturing is ingesteld. Hij concludeert dat Lansingerland hierdoor extra geluidbelasting krijgt. Dhr. v.d. Kleij nuanceert dit: aan de zijde van Lansingerland lopen de vertrek- en aankomstroutes vrijwel gelijk. De som van het aantal starts en landingen zal aan de kant van Lansingerland naar verwachting niet veranderen door de baansturing.

b. capaciteitsdeclaratie RTHA zomer 2023

Volgens de luchthaven is deze ongewijzigd ten opzichte van het vorige jaar, maar volgens dhr. Thoen is er wel degelijk een zin verdwenen. Dhr. v.d. Kleij bevestigt dat deze er op verzoek van de slotcoördinator weer uitgehaald is, maar voor de omwonenden maakt dit volgens hem niets uit. Voor de airlines is zo echter wel helder wat de kaders zijn.

Dhr. Thoen meldt verder dat er volgens dhr. Schendstok essentiële info mist, die wel in de declaratie voor Eindhoven staat. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat Eindhoven nog de oude geluidssystematiek heeft. Alles waar de slotcoördinator niet op stuurt, moet uit de capaciteitsdeclaratie.

9. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 3^e kwartaal gebruiksjaar 2022

Naar aanleiding van de doorgevoerde beperking van het aantal meldingen per locatie verzoekt dhr. Breedveld voortaan te spreken van meldingen per huishouden. Dhr. Spaans memoreert dat het voorstel destijds is gedaan in overleg met de meldingsportalen van de andere luchthavens. De CRO spreekt af voortaan te spreken van meldingen per huishouden per beweging.

Dhr. Houtkamp vindt de cijfers best realistisch overkomen. Er is de nodige tumult en er zijn grote zorgen over de situatie. Dit gaat in de toekomst opspelen bij het Luchthavenbesluit.

Dhr. de Jong ziet een impliciete vraag in de oplegnotitie (namelijk in het kader van de jaarrapportage uitzoeken wat de verklaring is voor het grotere aantal meldingen per vlucht ten opzichte van 2019) en wil weten of dit ook gedaan gaat worden. Dhr. Spaans bevestigt dit (**actie: DCMR**).

Dhr. Thoen zou graag willen dat meer data openbaar gemaakt worden, zodat meer eigen analyses gemaakt kunnen worden. Dhr. Spaans antwoordt dat de doorontwikkeling van het meldingenportaal het mogelijk maakt om in de toekomst meer te doen. Afgesproken wordt dat dhr. Spaans en dhr. Thoen hierover met elkaar in gesprek gaan (**actie: DCMR/ Thoen**). Uiteraard moet gelet worden op de AVG.

Dhr. Horijon heeft zelf een vergelijking gemaakt van de cijfers voor 2019 en 2022. Daarbij ziet hij op alle vlakken een enorme toename van de meldingen in de zomer. Het zou wat hem betreft handig zijn om in de volgende rapportage ook de cijfers voor 2019 ernaast te zetten. Dhr. Spaans antwoordt dat voorstellen voor aanpassingen altijd kunnen worden ingediend, maar voorkomen moet worden dat trendanalyses onmogelijk worden gemaakt. Hij zal het gaan doen in de komende jaarrapportage met de extra opmerking dat 2021 exceptioneel was (**actie: DCMR**).

Dhr. Breedveld is teleurgesteld dat het aantal meldingen is gestegen van 60.000 naar 90.000. De werkelijke oorzaken zijn bekend, maar worden niet door iedereen aan tafel gedeeld. Hij heeft grote zorgen over de theoretische versus de werkelijke wereld. Hoe kan het dat er gerekend wordt met een meteotoeslag en er toch een overschrijding is?

Dhr. Rencken memoreert een eerdere vraag van dhr. Witjes wat Transavia zou kunnen doen om de hinder te verminderen. Hij vindt het daarom ook interessant om te weten waarom er gemeld wordt. Als het handelsverkeer afneemt, maar het aantal meldingen desondanks toeneemt, is er iets anders aan de hand. Volgens dhr. Houtkamp is het gevoel dat er lager gevlogen wordt, anders en meer. Dhr. Thoen ziet de vliegtuigen nu andere routes vliegen. Volgens dhr. v.d. Kleij zijn de routes niet veranderd, maar zou het kunnen zijn dat Transavia piloten de regio beter kennen en daarom wat meer proberen te ontlasten. Dat afwijkend vlieggedrag zou geanalyseerd kunnen worden in de jaarrapportage. De heren Bal en van der Schraaf merken op dat dit alleen geldt voor VFR-verkeer. Dhr. Bal voegt hieraan toe dat IFR volgens de lijntjes vliegt en dat er vorig jaar een kleine aanpassing was, waardoor er eerder wordt gedraaid.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

10. Hinder beperkende maatregelen

a. verkenningen: voortgang

De secretaris geeft als voorzitter van de werkgroep Hinder Beperking een korte update. De verkenning vetrekroute 24 heeft nog steeds te lijden van de pilotenkrapte bij Transavia, waardoor onvoldoende voortgang wordt geboekt. Daarentegen wordt door de luchthaven nu met grote voortvarendheid gewerkt aan de verkenning sturen met havengelden. Dhr. v.d. Kleij verwacht dat het nieuwe stelsel in april 2024 van kracht wordt.

b. afwegingskader: voortgang

De secretaris meldt dat het voorstel voor gunning van de opdracht aan MovingDot en de bekostiging ervan in een schriftelijke ronde voor instemming is voorgelegd aan de CRO. Er zijn geen tegenstemmen binnengekomen, waardoor het voorstel is aangenomen. Na het groene licht van de CRO is via de SOCRO de opdracht verleend en is MovingDot direct aan het werk gegaan.

c. voorstellen 2022

Omdat de werkgroep voorlopig nog vooruit kan met de lopende verkenningen en de voorstellen die er nog liggen, is ook dit jaar geen extra ruchtbaarheid gegeven aan de mogelijkheid om nieuwe voorstellen in te dienen. Toch zijn in totaal drie voorstellen ontvangen. De werkgroep zal deze op de afgesproken wijze in behandeling nemen en erover rapporteren aan de CRO.

11. Planning & Control cyclus

a. jaarplan 2023

Mw. Schuil verzoekt om op pagina 2 “Zuid-Hollandse Milieufederatie” te wijzigen in “Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland”, wat de huidige benaming is.

Met deze wijziging wordt het jaarplan 2023 vastgesteld.

b. begroting 2023

Dhr. de Jong meldt dat de provincie zich met een positief advies achter de begroting schaart, maar wil wel meegeven dat de provincie met de voorzitter van de CRO een gesprek is gestart over de omvang van de bijdrage in natura. Dhr. Weber vult aan dat de secretaris oorspronkelijk beschikbaar was gesteld voor een dag in de week, maar dat de inzet in de loop van de jaren meer is geworden. De gesprekken kunnen uiteindelijk invloed hebben op de activiteiten van de CRO, of er moet gezocht worden naar andere financieringsbronnen. Hij wil eerst de voorstellen van de provincie even afwachten. Volgens dhr. de Jong zou ook gekeken moeten worden wat een eventuele vermindering van de inzet zou betekenen. De voorzitter wil vooral kijken hoe je de inzet kan behouden.

De begroting 2023 wordt goedgekeurd.

12. Ingekomen stukken

Er zijn geen stukken bij dit agendapunt.

13. Verslagen

a. concept verslag overleg 16 juni 2022

tekst:

- Pagina 6, punt 10: "Steenhardt" moet zijn "Steenhart".
- Pagina 4, punt 8, 1e alinea, 1e regel: "MRGA" moet zijn "MIRG".
- Pagina 4, punt 8: dhr. v.d. Kleij mist de uitleg dat de kustwachtheli niet meer kan vliegen vanaf de Maasvlakte, omdat deze heliport van het Loodswezen is en primair bedoeld is voor de beloodsing van schepen. De kustwacht wil hiervan niet afhankelijk zijn.

Met bovenstaande wijzigingen wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Mw. v. Dijk viel op dat op de actielijst veel doorlopende actiepunten staan. Zij stelt voor om deze voortaan weg te laten. Aldus wordt besloten.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 10 maart 2022

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

14. Rondvraag

Dhr. Breedveld ziet een volle publieke tribune. Gelukkig hoefde deze keer niemand afgewezen te worden. Maar wat doen we als dat wel nodig is? De voorzitter vindt dit een complexe vraag, want de CRO geniet gastvrijheid van de luchthaven. Dhr. v.d. Kleij suggereert om eventueel elders te vergaderen, bijvoorbeeld in het gemeentehuis van Lansingerland. Afsproken wordt om deze vraag op te pakken (**actie: secretaris/RTHA**).

Dhr. Breedveld vraagt of plaatsvervangers van bewonersvertegenwoordigers aan de vergadertafel mogen zitten. Volgens de secretaris is gebruik dat zij op de tweede rij zitten wanneer zij niet het lid vervangen.

Dhr. Breedveld vindt dat het onderwerp MIRG-heli de vorige keer niet helemaal is afgerond. Hij wil graag weten of de Kustwacht nu wel of niet op RTHA gestationeerd wordt en of ze ook in de nacht gaan oefenen. Dhr. v.d. Kleij benadrukt dat de Kustwacht hier niet wordt gestationeerd. Aanvankelijk was er wel een verzoek, maar dit paste niet in de geluidsruimte. Het MIRG-team van de veiligheidsregio moet wel kunnen worden opgepikt. Nu gebeurt dit nog op de luchthaven van het Loodswezen. Search en rescue voor de Kustwacht en het vliegen voor het Loodswezen wordt nu nog gedaan door hetzelfde bedrijf, maar dat verandert als gevolg van de aanbesteding van het werk voor de Kustwacht, dat gegund is aan een ander helikopterbedrijf. RTHA heeft met de Kustwacht in een convenant afgesproken dat alleen op werkdagen overdag getraind zal worden.

Dhr. Fortuyn complimenteert mw. v. Dijk voor het voorzetten van de gevulde koeken traditie. Dit is een doorlopend actiepunt.

Mw. Schuil vraagt of nog steeds gewacht wordt op de natuurvergunning. Mw. van Dijk antwoordt bevestigend.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

15. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

www.cro-rotterdam.nl



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vernieuwing beleidsstelsel vliegtuiggeluid

Ministerie van IenW



Aanleiding

- › De Luchtvaartnota 2020-2050 kondigt de ontwikkeling van een nieuwe stelsel voor de normering van vliegtuiggeluid aan:
 - *"De Rijksoverheid stuurt op afname van de negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart als voorwaarde voor de toekomstige groei van de burgerluchtvaart."*
 - *"Vormgeven geluidsbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen."*
 - *"Het Rijk zal per luchthaven, samen met de luchthaven en de omgeving, de normen ontwikkelen voor stapsgewijze vermindering van de geluidshinder"*



Huidige stelsel

- › Grenswaarden in handhavingspunten
- › Gebieden met ruimtelijke beperkingen
- › Vastgelegd in een Omzettingsregeling, en in de toekomst in een Luchthavenbesluit

3

Momenteel wordt de geluidsruijnte rondom RTHA beperkt door grenswaarden in zgn. handhavingspunten. Rond RTHA liggen 6 van dit soort punten. In deze punten wordt de geluidbelasting van alle vluchten opgeteld, en getoetst aan een grenswaarde. De realisatie van de luchthaven moet hier altijd onder blijven.

Daarnaast ligt er rondom de luchthaven een gebied waarin beperkingen gelden voor woningbouw. Ook dit gebied is bepaald op basis van de geluidbelasting.

Zowel de grenswaarden als het beperkingengebied zijn vastgelegd in de Omzettingsregeling. In de toekomst wordt er een luchthavenbesluit vastgelegd, waarin de systematiek hetzelfde blijft.



Opgaven nieuwe stelsel

- › Omwonenden:
 - Afname van de hinder
 - Betere bescherming
 - Betere uitlegbaarheid van het stelsel
 - ...
- › Regio:
 - Wonen-vliegen
- › Sector
 - Perspectief

Het huidige stelsel komt hieraan onvoldoende tegemoet

4

Het huidige stelsel voor de regionale luchthavens komt voort uit de tijd van het Aanwijzingsbesluit (2001) en de Omzettingsregeling (2013). Voor een nieuw stelsel moeten echter de meest recente inzichten meegenomen worden. In aanloop naar de Luchtvaartnota zijn al veel opgaven opgehaald. Het overzicht is vooral bedoeld als voorbeeld, en geeft een beeld van de verschillende belangen die spelen rondom de luchthaven.

Het huidige stelsel van de Omzettingsregeling of een luchthavenbesluit is onvoldoende geschikt om deze opgaven een plek te geven.



Uitgangspunten

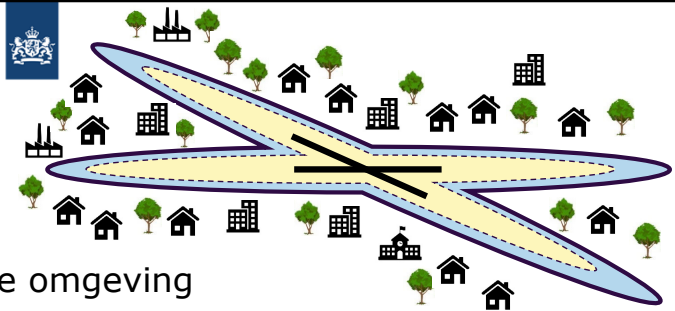


5

Onder andere uit de eerder genoemde opgaven is een aantal uitgangspunten gedestilleerd. Het nieuwe stelsel moet het mogelijk maken om:

- Robuust te kunnen sturen, en flexibel te zijn om nieuwe inzichten (politiek en maatschappelijk) te kunnen meenemen.
- Duidelijke grenswaarden vast te leggen in regelgeving, waarbinnen de sector zijn operatie moet inrichten.
- Nieuwe inzichten wat betreft geluidgegevens of modellen te kunnen meenemen.
- Uniformiteit tussen de verschillende luchthavens te borgen.
- Handvatten te geven voor het Rijk om meer regie te nemen over ruimtelijke ordening rond luchthavens, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota.
- Voor omgevingsrechtelijke aspecten aan te sluiten bij de Omgevingswet.
- Perspectief te bieden voor de sector.

Denkrichting



1. Besluit ter bescherming van de omgeving
 - Duidelijke normering van geluid
 - Duidelijke criteria voor woningbouw
2. Besluit voor de operaties op de luchthavens
 - Binnen de kaders van het besluit ter bescherming van de omgeving
 - Robuust om een lange termijn afname van de geluidbelasting vast te kunnen leggen
 - En flexibel om nieuwe technische en maatschappelijke inzichten in mee te nemen

6

Binnen lenW is er al een eerste denkrichting ontstaan voor een nieuw stelsel. Dit is onder andere gebaseerd op de huidige stelsels rond Eindhoven, regionale luchthaven en Schiphol.

Het concept bestaat uit twee besluiten:

1. Het besluit ter bescherming van de omgeving lijkt op een luchthavenbesluit, en bevat zowel grenswaarden voor geluid als gebieden met voorwaarden voor woningbouw. Dit besluit bevat een harde norm die duidelijkheid en bescherming biedt aan de omgeving. Het betreft een lange termijn besluit, en de luchthaven moet altijd binnen de grenzen van dit besluit opereren.
2. Het besluit voor de operaties van de luchthaven staat toe om directer te sturen op bijvoorbeeld een afname van de geluidbelasting of de hinder. Het besluit geldt als een aanscherping op het eerste besluit, en moet altijd passen binnen de kaders van het besluit ter bescherming van de omgeving. Dit besluit is robuust genoeg om voor een langere periode duidelijkheid te geven over de eisen gesteld aan de luchthaven. Anderzijds moet het besluit flexibel genoeg zijn om periodiek – bijvoorbeeld elke 5 jaar – nieuwe inzichten (politiek, maatschappelijk en technisch) mee te nemen.



Participatie-aanpak

- › Komend jaar nadere invulling van het nieuwe stelsel
- › Participatie rondom Schiphol en de regionale luchthavens

Participatiefasen op hoofdlijnen

1. **Regionale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – najaar 2022
over eerste denkrichting
2. **Nationale werkgroep** (maatschappelijk/sector) – tweemaandelijks vanaf januari 2023
3. **Regionale werkgroep en bestuurlijk** – indicatief 2^e half jaar 2023
over invulling grenswaarden/normen

Participatietrede: consulteren en informeren

- › Bij relevante inzichten en updates brede terugkoppeling regionale overlegorganen
- › Internetconsultatie bij wetgevingstraject (consulteren)

7

De ervaring leert dat belanghebbenden logischerwijs willen doorleven wat een aanpassing voor hun bescherming betekent en hoe dit regionaal uitwerkt. Om die reden wordt gekozen voor een participatieaanpak met een regionale invalshoek per luchthaven.



Uitvraag regionale werkgroep

- › Er komt een uitvraag via secretaris, daar kunt u zich aanmelden
- › Bij uitvraag zit participatieplan met nadere toelichting op de voorziene participatie
- › Vanuit elke werkgroep zal aanvullend een vertegenwoordiging deelnemen aan de nationale werkgroep die naar verwachting elke 2 maanden bijeen komt.

Dreigende overschrijding gebruiksjaar 2022



Afwijkend baangebruik

Verdeling geluid in segmenten

Radartracks versus modelroutes

Stillere helikopters in praktijk

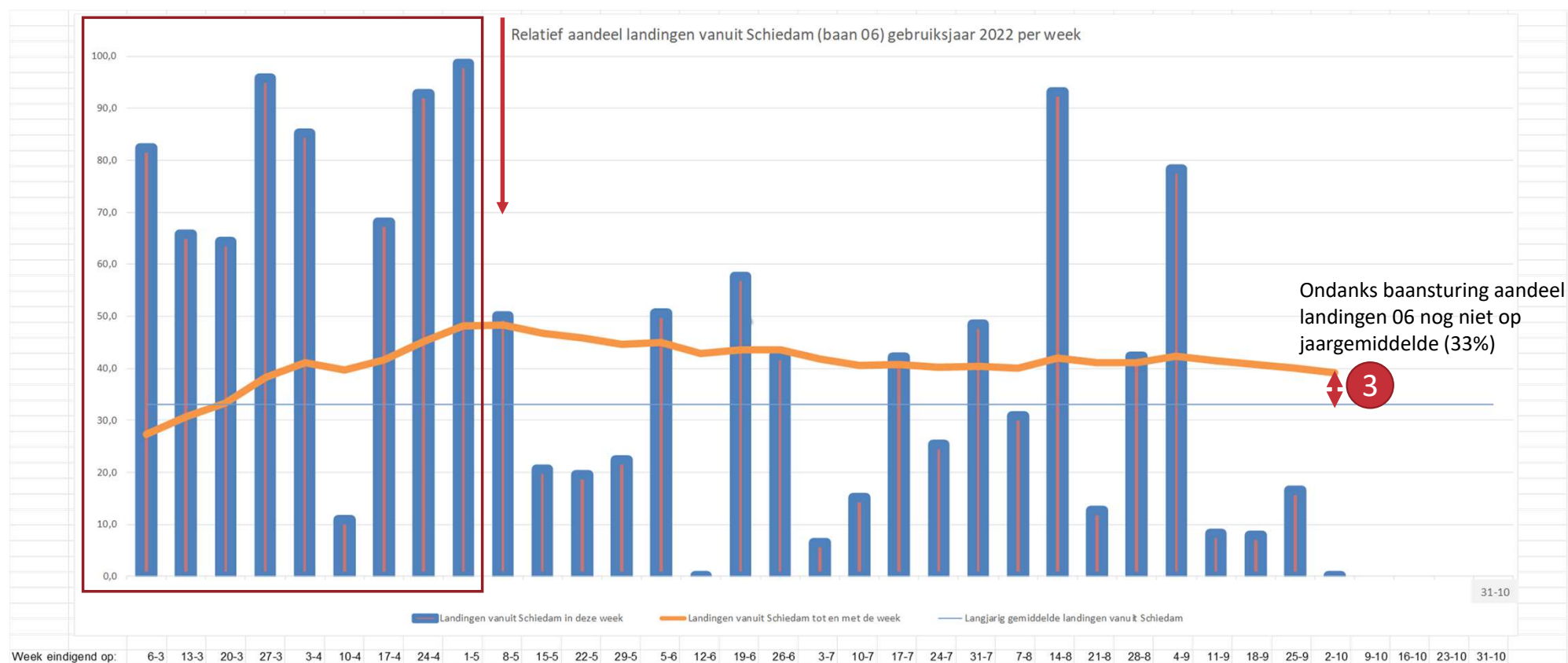
Veelgehoorde vragen



Afwijkend baangebruik in gebruiksjaar 2022

1 Extreem baangebruik door noord- en oostenwind in maart – april 2022

2 Baansturing ingesteld om overmatig baangebruik 06 terug te dringen



Verdeling verkeer segmenten m.b.t. geluid

		Aandeel geluid	
		GJ2019	GJ2022*
Slotgecoördineerd	2	73,3%	66,9%
Trauma	1	20,9%	27,1%
Politie		0,7%	1,2%
Business aviation	3	2,8%	2,8%
Overig		2,3%	1,9%
GJ2022* = ZOG GJ2022 per 30 sep 2022			
Let op percentages zijn relatief (beide tellen op naar 100%)			

1 Relatief aandeel geluid van trauma en politie is toegenomen t.o.v. 2019

2 Aandeel geluid van slot gecoördineerd verkeer is gedaald t.o.v. 2019

3 Overige segmenten: business aviation en overig verkeer niet significant in geluidbelasting en vrijwel ongewijzigd

Bijdrage groothandelsverkeer

Groothandelsverkeer heeft minder verkeer in 2022 dan in 2019

1. Luchthaven heeft alle middelen ingezet om een feitelijke overschrijding te voorkomen, namelijk:

- a) Baansturing om afwijkend baangebruik terug te dringen
- b) Stoppen van (her)uitgifte van slots en groot lesverkeer conform Beheersplan

NB: Uitgegeven slots kunnen niet worden ingetrokken

2. De hinderbeleving kan dit jaar anders ervaren worden doordat er na 2,5 jaar Covid weer gevlogen is (terwijl dit minder was dan in 2019). Daarbovenop kan de eenmalig afwijkende verdeling voor 2022 over winter en zomer invloed hebben op de hinderbeleving.

Minder groothandelsverkeer in GJ2022 t.o.v. 2019

Vergelijk groothandelverkeer (GHV) gebruiksjaar 2022 tov gebruiksjaar 2019														
GJ2019	2018		2019										Totaal	t/m sep
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt		
Lijn	698	672	789	832	1.099	1.333	1.716	1.663	1.667	1.677	1.652	1.466	15.264	13.798
Vakantie	34	26	36	46	41	72	97	122	204	259	147	109	1.193	1.084
Adhoc	7	7	13	9	26	5	3		4	4	5	15	98	83
Vracht					3								16.555	14.965
Totaal GHV 2019	739	705	838	887	1.169	1.410	1.816	1.785	1.875	1.940	1.804	1.590		
capdec W18	6.034 (22wk)													
capdec S19	11.826 (30wk)		Overgeheveld		13.148									
Totaal capdec	17.860		Gebruik slots		92,7%									
GJ2022	2021		2022										Totaal	t/m sep
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt		
Lijn	406	376	495	504	781	1.134	1.579	1.460	1.815	1.747	1.487	1.800	13.584	11.784
Vakantie	18	8	8	8	12	68	122	125	352	389	136		1.246	1.246
Adhoc	5		3	3	3	16	25	10	9	1	3		78	78
Vracht			36	17			3		1				14.908	13.108
Totaal GHV 2022	429	384	542	532	796	1.218	1.729	1.595	2.177	2.137	1.626	1.800		
Verschil GHV tov 2019	-310	-321	-296	-355	-373	-192	-87	-190	302	197	-178	210	-1.647	-1.857
capdec W21	5.374 (21wk)													
capdec S22	11.995 (31wk)		Overgeheveld		13.795 Teruggedraaid									
Totaal capdec	17.369		Gebruik slots		85,8%									

- 1 Van november tot en met juni (8 maanden) was significant minder verkeer t.o.v. 2019 door Covid. Deze overgebleven winterslots zijn overgeheveld naar de zomer
- 2 In juli, augustus en (naar verwachting ook) oktober (3 maanden) was er meer verkeer dan 2019.
- 3 Er is minder groothandelsverkeer in 2022 geweest t.o.v. 2019

Bijdrage trauma- en politiehelikopters

Trauma- en politiehelikopters hebben een grotere bijdrage gehad in 2022 dan in 2019

1. Er zijn meer inzetten van de diensten geweest, hiervoor is vooraf geen prognose aangeleverd en onduidelijk is of deze toename tijdelijk of blijvend van aard is
2. Er is meer in de avond/nacht gevlogen waardoor de nachtstraffactor is toegenomen. Ook hiervan is onduidelijk of dit tijdelijk of blijvend is

De dreigende overschrijding in handhavingspunt 6 als gevolg van de traumaheli geeft een vertekend beeld om twee redenen:

1. De traumaheli wordt op handhavingspunt 6 wel berekend terwijl het er in praktijk niet vliegt
2. De traumaheli vliegt al enkele jaren met stillere helikopters terwijl er tot nu toe niet mee gerekend kan worden

Groei in (nacht)verkeer van traumahelikopter

Ontwikkeling gebruik EC-135 (wordt voor het overgrote deel gebruikt door trauma en politiehelikopters)

			Aantal bewegingen	NSF	Effectief	Nachtbewegingen	
						Trauma	Politie
Aannames bij besluiten							
Onderhandelaarsakkoord 1998			6.300	1,00	6.300	0	0
Lden berekening omzettingsregeling 2013			6.846	1,00	6.846	0	0
NB OR2013 is een één op één omzetting van het aanwijzigingsbesluit laatste gewijzigd in 2010 die gebaseerd is op het MER uit 2008							
Nachtoperatie van de traumaheli is niet voorzien in het MER2008 omdat deze pas in 2011 gestart is en in 2008 niet bekend was.							
Gerealiseerde aantallen (vanuit Ldentool)							
Gebruiksjaar 2013			2.927	2,08	6.088	198	8
Gebruiksjaar 2014			3.613	2,03	7.334	235	3
Gebruiksjaar 2015			4.507	2,06	9.284	293	0
Gebruiksjaar 2016			5.417	2,12	11.484	394	1
Gebruiksjaar 2017			5.202	2,13	11.080	392	9
Gebruiksjaar 2018			5.365	2,19	11.749	488	0
Gebruiksjaar 2019			4.896	2,22	10.869	454	2
Gebruiksjaar 2020			5.282	2,28	12.043	533	4
Gebruiksjaar 2021			6.172	2,25	13.887	548	6
1 okt 2021 t/m 30 sep 2022 (laatste 12 maanden)			6.118	2,44	14.928	692	4
			Toename tov 2019		37%		
			Toename tov OR2013		118%		

NB: Ten tijde van het MER2008 was niet bekend dat de traumaheli 24/7 zou gaan vliegen (was toen 7-23 en alleen als daglicht was (niet in het donker dus))

- 1 In de periode 2016-2020 is het aantal effectieve bewegingen relatief stabiel gebleven (circa 11.000-12.000 effectieve bewegingen)
- 2 Na 2020 is er een stijging in het aantal vluchten van spoedeisend verkeer ontstaan. Dit was onduidelijk of dit Covid gerelateerd was.
- 3 De stijging in nachtvluchten van 548 naar 692 resulteert in ruim 1.400 extra effectieve bewegingen t.o.v. 2021 (i.v.m. nachtstraffactor van 10)
- 4 Dit resulteert uiteindelijk in een onvoorziene toename van 37% effectieve bewegingen in 2022 voor spoedeisend verkeer t.o.v. 2019

Gebruik tracks bij vaststellen en handhaven

- Geluid van groot verkeer (IFR) is vastgesteld op basis van werkelijke radartracks en gehandhaafd op basis van werkelijke radartracks
- Geluid van klein verkeer (VFR) niet zijnde een helikopter is vastgesteld op basis van de VFR-vliegroutes en wordt gehandhaafd op basis van de VFR-vliegroutes (geen radartracks)
- Geluid van helikopters is vastgesteld op basis van de IFR-vliegroutes en wordt gehandhaafd op basis van de IFR-vliegroutes (ook als deze VFR vliegen!)

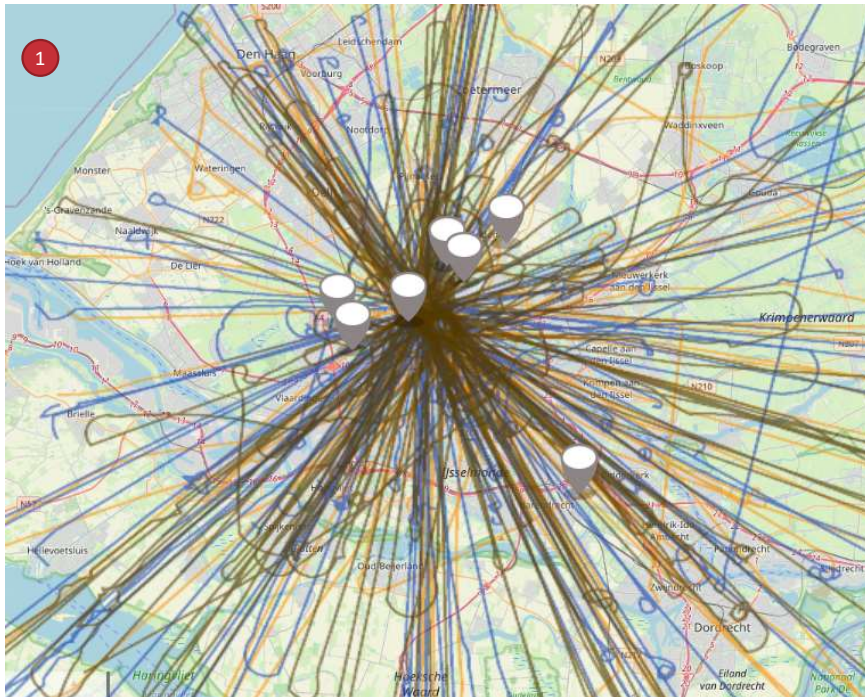
IFR = Instrument flight rules

VFR = Visual flight rules

Verschil routes trauma

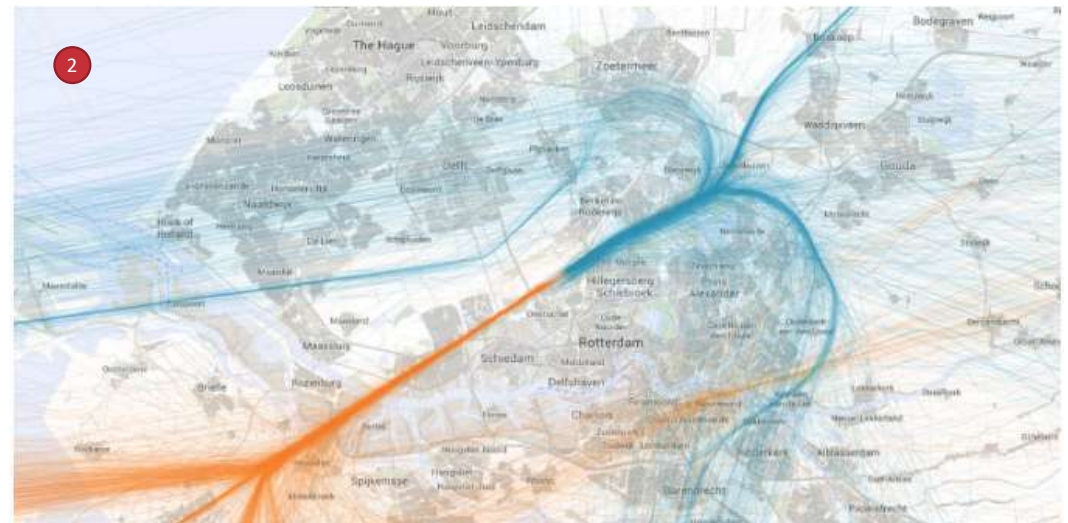
1 De traumahelikopter vliegt in alle richtingen uit, meestal niet over de handhavingspunten. De “lussen” zijn gevolg van gecancelde inzetten

2 Handhaving vindt plaats met theoretische tracks. Hierdoor wordt het geluid berekend op een plaats waar de werkelijke geluidsbelasting niet optreedt

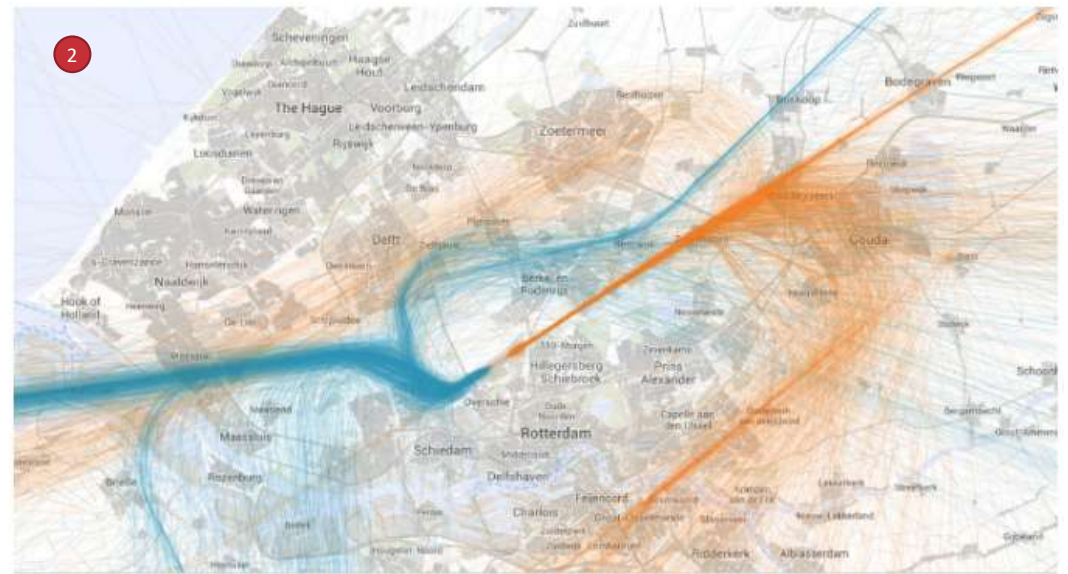


Werkelijke radartracks, augustus 2022 Traumaheli

Bron: RANOMOS+, radartracks LVNL



Figuur 2-8a Starten en landen in noordoostelijke richting (baan 06).



Figuur 2-8b Starten en landen in zuidwestelijke richting (baan 24).

Waarom worden er geen radartracks gebruikt voor de helikopters?

Historie omzettingsregeling

- Omzettingsregeling 1 januari 2013 is een één op één omzetting van het laatste aanwijzingsbesluit
- Aanwijzingsbesluit is laatst gewijzigd op 18 oktober 2010, nieuwe (Ke) geluidszone
- Aanwijzingsbesluit 2010 is genomen op basis van MER2008
- Bij het maken van MER2008 waren er nog onvoldoende radartracks beschikbaar van klein verkeer en helikopters (zogenoemd VFR-verkeer)
- Verplicht mode S transponder stamt uit mei 2008, sinds dat moment wel voldoende radartracks

Conclusie: doordat de huidige omzettingsregeling gebaseerd is op het MER 2008 en er toen geen radartracks beschikbaar waren, wordt er gerekend met theoretische routes.

→ In het nieuwe luchthavenbesluit zal er gerekend worden met radartracks.

Stillere traumaheli



Foto: Ambulanceblog.nl

Vlootvernieuwing traumaheli telt (nog) niet mee

- De traumaheli is sinds 2018 de vloot aan het vernieuwen van de oudere EC135-T2+ naar de nieuwe en stillere EC135-P3H
- 4 van de 6 trauma helikopters zijn beduidend stiller dan momenteel mee gerekend wordt
- Deze nieuwe helikopters worden opgenomen in de nieuwe appendices 13.4 (moet nog gepubliceerd worden door I&W)
- De bijdrage van de trauma helikopter in handhavingspunt 6 betreft alleen landingen. Op landingen is de trauma heli momenteel 4,6 dB stiller, wat neerkomt op -63% reductie in geluidbelasting

Geluidsniveaus	Approach (dB)	Overflight (dB)	Take Off (dB)
T2+ (oud)	94,9	85,7	88,3
P3H (nieuw)	90,3	82,7	86,1

Registratie	Type	In dienst
PH-TTR	P3H (nieuw)	Juni 2018
PH-DOC	P3H (nieuw)	September 2019
PH-LLN	P3H (nieuw)	Mei 2020
PH-UMC	P3H (nieuw)	Juni 2020
PH-MAA (reserve)	T2+ (oud)	Juni 2007
PH-HVB (reserve)	T2+ (oud)	Juni 2009

De overheveling van winter naar zomer slots op RTHA heeft geen relatie tot de beperkingen op Schiphol

- Overheveling van slots van winter naar zomer is aangekondigd op 14 februari 2022
- Dit was ruim voor de maatregelen (medio mei) op Schiphol
- Er kunnen geen slots overgeheveld worden van Schiphol naar RTHA
- Luchtvaartmaatschappijen hebben een beroep kunnen doen op de beschikbare capaciteit op RTHA

Redenen van overheveling waren:

- Er bleven veel ongebruikte slots over a.g.v. Covid reisbeperkingen in het winterseizoen
- Er was een forse wachtlijst voor het zomerseizoen op RTHA

De overschrijding is geen gevolg van te veel groothandelsverkeer

- In GJ2022 zijn er minder slots gedeclareerd dan in GJ2019
- Gebruik van gedeclareerde slots in GJ2022 lag lager dan in GJ2019
- In GJ2019 was er geen sprake van een (dreigende) overschrijding
- Groothandelsverkeer in GJ2022 zal lager uitpakken dit geldt voor:
 - Aantallen
 - Nachtstraffactor
 - Gebruikte vliegtuigtypes (gemiddeld nieuwer en stiller)
- De keuze om te stoppen met de (her)uitgifte van slots komt uit het beheersplan
- In GJ2022 was er niet meer groothandelsverkeer over het gebruiksjaar, wel was er (eenmalig) een groter verschil tussen winter en zomer

Contact

Steven van der Kleij

+31 (0)10 446 3514

Steven.van.der.Kleij@rtha.com

