



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 8 juni 2023**

Aanwezig:

Voorzitter	: dhr. E. van Heijningen
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 (t/m punt 9)
Gemeente Lansingerland	: mw. M. Hamelers
Gemeente Schiedam	: dhr. S. Hamerslag
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport	: mw. W. van Dijk
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. M. Repko
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. M. Munting
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. M. Houtkamp
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: dhr. D. Thoen
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N. Schuil
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. R. Yska (vanaf punt 8)
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Spaans

Afwezig met kennisgeving:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete
Gemeente Rotterdam	: dhr. V. Karremans
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. R. Tieman

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van gedeputeerde mw. De Zoete en wethouder Rotterdam dhr. Karremans. De heren V.d. Werf (LVNL) en Tieman (VNO-NCW) hebben inmiddels een functie buiten hu respectievelijke organisaties aanvaard. Dhr. Karremans laat zich vervangen door dhr. v.d. Bolt, dhr. v.d. Werf door dhr. Repko, dhr. Tieman door dhr. Yska en mw. de Zoete door dhr. de Jong.

De secretaris meldt dat dhr. Yska verlaat is vanwege een misverstand over de locatie van de vergadering.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Mw. Van Dijk meldt dat om overschrijding van de toegestane geluidbelasting in Schiedam te voorkomen weer baansturing is ingesteld. Ondersteund door een presentatie van twee sheets (**bijgevoegd**) geeft dhr. v.d. Kleij een korte toelichting. Het ging dit jaar lang goed. Begin april lag het gebruik van baan 06 voor landingen nog netjes op het gemiddelde (33%). Maar door veel oostenwind in de periode daarna moest op 27 mei toch weer baansturing worden ingesteld. Indien mogelijk wordt dan geland op baan 24. De luchthaven ziet tegenwoordig wel vaker veel oostenwind in het voorjaar. In het kader van de MER zal dit verder worden onderzocht.

Dhr. Houtkamp memoreert dat het vorig jaar maar net goed is gegaan. Hij vraagt hoe RTHA denkt hier een oplossing voor te vinden. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat dit in het nieuwe Luchthavenbesluit waarschijnlijk anders geregeld gaat worden. De toegestane geluidbelasting op het betreffende handhavingspunt is te laag vastgesteld. Mw. v. Dijk wijst erop dat de zomer nog maar net begonnen is en dat niemand weet hoe deze wordt. Dhr. Houtkamp wil weten wat er gebeurt als een handhavingspunt vol is. Mw. v. Dijk legt uit dat dit dan wordt gemeld bij de autoriteiten en dat verdere maatregelen worden genomen. Dhr. v.d. Kleij voegt hier nog aan toe dat de actualisatie van de invoergegevens, waardoor vorig jaar de toegestane geluidbelasting uiteindelijk toch niet werd overschreden, al aan het eind van het gebruiksjaar was gepubliceerd. Dit proces liep al intern bij het ministerie van I&W en is niet het gevolg van een verzoek van de luchthaven. De voorzitter stelt voor hier de volgende keer op terug te komen (**actie: secretaris/RTHA**).

a. klacht tegen CRO: stand van zaken

In het gremium waarin de voorzitters van de CRO's overleggen met het ministerie van I&W wordt gesproken over een klachtenprocedure voor de CRO's. De voorzitter wil de uitkomsten daarvan vooralsnog afwachten in plaats van al op dit moment zelf een procedure te ontwikkelen.

3. Benoemingen

a. instellen commissie werving en selectie nieuwe voorzitter

De CRO besluit om een commissie in te stellen met als taak het vinden van een geschikte kandidaat voor het voorzitterschap van de CRO. Deze kandidaat dient te voldoen aan het door het ministerie van I&W op te stellen profiel en moet kunnen rekenen op voldoende draagvlak in de CRO, zodat de CRO in de vergadering van 12 oktober 2023 kan besluiten om deze kandidaat voor te dragen voor benoeming door de Minister. De commissie houdt zich aan de door het ministerie van I&W op te stellen procedure. De commissie bestaat uit:

- dhr. Fortuyn (overheden), tevens voorzitter van de commissie,
- dhr. van der Kleij (sector/ het bedrijfsleven),
- dhr. Schendstok (omwonenden/ milieuorganisaties),
- dhr. Struch (secretaris van de CRO).

Dhr. Fortuyn doet een oproep aan iedereen om alvast in het eigen netwerk te kijken naar geschikte kandidaten. De commissie zal het profiel van de vorige keer erbij nemen en zo nodig aanpassen aan de actualiteit.

De voorzitter wil graag van I&W weten of de voorziene aanpassing van de Ministeriële Regeling CRO's ook het profiel van de voorzitter zal raken. Mw. Voesten kan hierop nog geen concreet antwoord geven, maar zij probeert om een en ander nog voor de zomer bij de minister te agenderen. De voorzitter licht toe dat hij in het gesprek met de minister om aandacht voor de inhoud van de functie heeft gevraagd: alleen technisch voorzitter dan wel een omvangrijker functie waardoor deze in de diverse relevante processen een actieve rol kan spelen.

4. BRR: terug/vooruitblik

Dhr. Fortuyn meldt dat de BRR onlangs bijeen is gekomen. Hij wijst erop dat mw. de Zoete uiterlijk eind augustus afscheid zal nemen als gedeputeerde en dat zij zich nu laat excuseren. Namens de BRR wil hij haar bedanken voor haar inzet. De CRO sluit zich hierbij aan.

Dhr. Fortuyn staat nog even stil bij de complexe ruimtelijke puzzel die de Luchtruimherziening vormt en het mogelijke spanningsveld met het Luchthavenbesluit. Het synchroon lopen van deze twee trajecten had mogelijk tot meer potentiële oplossingen geleid, maar dat het Luchthavenbesluit voor loopt op de Luchtruimherziening is helaas een gegeven, waar hij begrip voor heeft. Hij is benieuwd naar de reactie van de Minister op de zienswijzen m.b.t. de NRD voor het Luchthavenbesluit. Tenslotte meldt hij dat de BRR onvoldoende gelegenheid had om goed te kijken naar het voorgestelde afwegingskader voor hinder beperkende maatregelen (punt 7 op de agenda).

5. Capaciteit

a. capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2023/24

Dhr. v.d. Kleij geeft een korte toelichting. De capaciteitsdeclaratie wijkt qua vorm af van afgelopen jaren. De parameters voor de slotcoördinatie staan nu bovenaan. De winter is deze keer een week langer. Verder wordt er qua geluidsruimte niet gecompenseerd voor het schrikkeljaar.

Dhr. Schendstok is verbaasd dat de "Distribution of aircraft movements over a 24 hours period" (peak en off-peak) niet wordt weergegeven. Het antwoord dat hij altijd kreeg was dat de slotcoördinator dit niet nodig heeft. Echter in de capaciteitsdeclaratie voor Eindhoven is dit soort informatie wel opgenomen. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat in Eindhoven de situatie anders is. Daar wordt nog steeds de Ke gebruikt voor de geluidbelasting. Voor RTHA is de Ke in 2010 afgeschaft. Lden kent deze systematiek niet. Dhr. v.d. Kleij wijst er tenslotte op dat het de bedoeling is om in het nieuwe Luchthavenbesluit de randen van de nacht te beschermen. Dit zal dan ook in de capaciteitsdeclaratie terecht komen.

Dhr. Houtkamp merkt op dat volgens dhr. Witjes vroeger nog de mogelijkheid bestond om 3% af te wijken. Volgens dhr. v.d. Kleij was dat eigen beleid van de slotcoördinator. Afsgesproken wordt om in een volgende vergadering een bezoek van de slotcoördinator te agenderen (**actie: secretaris**).

6. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. jaarrapport DCMR gebruiksjaar 2022 (presentatie door DCMR)

Dhr. Spaans geeft aan de hand van een presentatie (**bijgevoegd**) een uitgebreide toelichting op het rapport. In het rapport doet de DCMR drie aanbevelingen:

1. Nader onderzoek naar de oorzaak ruimere en lagere bocht bij Schiedam na opstijgen van baan 24.
2. Nader onderzoek naar het daadwerkelijk stiller zijn van nieuwe vliegtuigen en naar tonaal karakter.
3. Nader onderzoek naar de oorzaak van het verloop van het aantal melders door de jaren heen.

Dhr. Thoen is blij met de aanbevelingen. Wel constateert hij dat door het beperken van het aantal meldingen tot één per huishouden circa 13.000 meldingen zijn weggestreept. De voorzitter merkt op dat dit een qua communicatie gevoelig punt is omdat de indruk zou kunnen ontstaan dat een deel van de klachten wordt 'weggemoffeld'. Het is jammer dat een beperkte cijfermatige correctie zo veel invloed op de beeldvorming oplevert. Dhr. Spaans memoreert dat de wijziging van de systematiek is doorgevoerd na een besluit van de CRO.

Dhr. Schendstok vraagt zich hardop af wat de CRO met de aanbevelingen gaat doen en wat gemeenten er mee gaan doen. Hij wil er graag politieke aandacht voor.

Dhr. Fortuyn zegt dat de BRR zich herkent in de aanbevelingen, maar nog geen standpunt heeft over de prioritering. De derde is een lastige maar met de eerste twee aanbevelingen zou best al iets gedaan kunnen worden.

Op de vraag van mw. Schuil of voor L_{night} ook gekeken is naar de WHO-norm, antwoordt dhr. Spaans dat dit niet het geval is. Iemand die slaapt heeft volgens hem vooral last van de piek en niet zozeer L_{den} . Dhr. Hartjes van I&W voegt hieraan toe dat het ministerie eind maart een reactie heeft gegeven op het WHO-advies. Als de door de WHO geadviseerde waarden ingevoerd zouden worden als grens, dan zou dat een belemmering zijn van alle mobiliteit in Nederland. In feite kijkt de WHO alleen vanuit de gezondheidskundige invalshoek. Het ministerie gaat wel voor alle modaliteiten kijken naar verlaging van de waarden. Voor luchtvaart wordt beleidsmatig gerekend met 48 L_{den} .

Dhr. Renckens is opgevallen dat er volgens het rapport in het gebruiksjaar 2022 geen invloed meer is van Corona, maar hij constateert dat er wel degelijk nog invloed is als je kijkt naar de verdeling over het jaar. Dhr. Spaans is het met dhr. Renckens eens dat er in het begin van het jaar wel degelijk nog effecten waren. In het rapport zelf staat dan ook "*... nauwelijks beïnvloed ...*". De voorzitter adviseert om toch nog een extra nuance toe te voegen.

Dhr. Hamerslag ziet graag opvolging van de eerste twee aanbevelingen, met prioriteit voor de eerste.

De aansturing van de door de DCMR geadviseerde onderzoeken zou volgens de voorzitter bij de werkgroep Hinder Beperking moeten liggen. Afsproken wordt dat eerst wordt geïnventariseerd wat er al ligt aan onderzoeken, inclusief planning en dergelijke (**actie: werkgroep HB**) en dit overzicht dan de volgende keer te agenderen.

b. rapport DCMR 1^e kwartaal gebruiksjaar 2023

De CRO neemt kennis van de rapportage.

c. rapport DCMR 2^e kwartaal gebruiksjaar 2023

De CRO neemt kennis van de rapportage.

7. Hinder beperkende maatregelen

a. afwegingskader: eindrapport

De heren Waltman en Lentze van MovingDot geven een presentatie (**bijgevoegd**). Dhr. Waltman benadrukt dat het afwegingskader zelf geen oplossing gaat bieden voor het waterbedeffect. Het afwegingskader neemt ook geen besluiten, maar de Commissie. De eerder door de werkgroep Hinder Beperking uitgevoerde verkenning naar aanpassing van de vertrekroute 06 is door MovingDot gebruikt om te illustreren hoe het afwegingskader werkt. Als MovingDot gevraagd zou worden te adviseren over uitvoering van de onderzochte aanpassing, dan zou MovingDot aan de hand van het ingevulde afwegingskader positief adviseren.

Dhr. Repko vindt het belangrijk dat maatregelen die onderzocht worden ook uitvoerbaar zijn. Dhr. Repko verduidelijkt dat zijn opmerking over uitvoerbaarheid over het afwegingskader gaat en niet over specifieke maatregelen. Als een afwegingskader niet naar uitvoerbaarheid kijkt, dan moet het afwegingskader duidelijk vermelden dat het afwegingskader pas toegepast mag worden nadat vastgesteld is dat de maatregel uitvoerbaar is. Dhr. v.d. Kleij wijst erop dat bij de verkenning vertrekroute 06 was afgestemd met LVNL. De secretaris voegt hieraan toe dat LVNL zelfs lid was van de projectgroep.

De voorzitter constateert dat deze presentatie alleen de huidige stand van zaken betreft, maar dat de inhoudelijke vragen over het afwegingskader op basis hiervan niet behandeld kunnen worden. De leden van de CRO gaan ermee akkoord dat die discussie in een volgende vergadering plaatsvindt. Het is de bedoeling dat MovingDot hierbij weer aanwezig is. Eventuele vragen van de leden van de CRO zullen vooraf via de werkgroep HB worden doorgeleid naar MovingDot. De presentatie zal worden gedeeld met de leden van de CRO (**actie: secretaris**). De BRR zal voorafgaand aan de CRO een technische sessie organiseren met ambtenaren en iedereen die daar behoefte aan heeft (**actie: BRR**).

b. afwegingskader: toepassing opnemen in procedure

Omdat de inhoudelijke discussie is doorgeschoven naar de volgende vergadering, is dit onderdeel niet behandeld.

8. Luchthavenbesluit: concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau

a. advies Commissie m.e.r.

De CRO neemt kennis van het advies.

b. reactienota minister I&W op advies

Dhr. van Gemeren van het ministerie I&W bevestigt dat de reactienota nog niet gereed is. Afgesproken wordt dat deze wordt toegestuurd zodra deze gereed is (**actie: secretaris**).

9. Luchtkwaliteit: onderzoek emissies

Dhr. Tak van het ministerie van I&W geeft een presentatie (**bijgevoegd**).

Dhr. v.d. Bolt begrijpt dat de berekeningsmethoden nu nog verschillen per luchthaven en vraagt naar de verklaring. Dhr. Tak antwoordt dat er inderdaad nog geen uniforme methode is. Dit hangt nu namelijk nog af van het ingeschakelde adviesbureau. Het is wel de bedoeling dat dit in de toekomst uniform wordt. Dhr. v.d. Bolt wil nog weten hoe eventuele maatregelen die uit dit luchtkwaliteit traject voortkomen nog geïmplementeerd kunnen worden in het Luchthavenbesluit als dit traject pas daarna komt. Dhr. Tak

antwoordt dat nu nog niet duidelijk is wat deze maatregelen zullen zijn en dus ook niet wat er dan in het Luchthavenbesluit moet worden opgenomen.

Dhr. Yska vraagt of ook nog wordt gekeken naar de invloed van geluid op de gezondheid. Dhr. Tak antwoordt dat dit inderdaad in samenhang wordt bekeken.

Op de vraag van de voorzitter of ook naar het buitenland wordt gekeken, antwoordt dhr. Tak bevestigend.

Dhr. Schendstok is blij dat I&W de emissieproblematiek oppakt.

De voorzitter gaat ervan uit dat het ministerie laat weten wanneer het onderwerp rijp is voor een vervolgbespreking. De kamerbrieven en rapporten zullen via de secretaris naar de leden van de CRO worden gestuurd (**actie: secretaris**).

10. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken anders dan de stukken die reeds geagendeerd zijn.

11. Verslagen

a. concept verslag overleg 15 december 2022

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. concept verslag overleg 9 maart 2023

tekst:

- Pagina 3, punt 7, laatste regel onderaan: dhr. v.d. Bolt verzoekt om "Maar daar kan geen conclusie aan verbonden worden." Te wijzigen in "Maar daar kan geen conclusie **in het algemeen** aan verbonden worden."

Met bovenstaande wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

c. actielijst

Naar aanleiding van een vraag van dhr. Thoen over status van actiepunt 2022-3 nr.3 (over het delen van data) meldt dhr. Spaans dat de DCMR hiermee bezig is in het kader van de doorontwikkeling van Ranomos.

12. Rondvraag

Dhr. Schendstok wil het met terugwerkende kracht gebruiken van nieuwe appendices voor het bepalen van de geluidproductie aan de orde stellen. Hij vindt dit geen correcte handelswijze. De grenswaarden zijn immers vastgesteld op basis van de destijds geldende appendices. De voorzitter constateert dat deze kwestie de vorige vergadering al is geadresseerd en dat dhr. v.d. Kleij daar toen op gereageerd heeft. De voorzitter vraagt aan dhr. v.d. Kleij of deze discussie terugkomt in het kader van het nieuwe Luchthavenbesluit. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat daarin gerekend zal worden met de nieuwste gegevens. Dhr. Hartjes van het ministerie van I&W voegt hieraan toe dat de grenswaarden hard zijn terwijl ondertussen de toestellen stiller worden. Bij het nieuwe Luchthavenbesluit wordt gebruik gemaakt van de allernieuwste gegevens. Vervolgens wordt getoetst aan deze nieuwe set.

Dhr. Houtkamp wil graag weten hoe het komt dat begin april aan groot aantal vliegtuigen met bestemming Schiphol is uitgeweken naar Rotterdam en ook hoe je dit uitlegt. Afsproken wordt dat hier de volgende keer nader op ingegaan zal worden (**actie: RTHA/secretaris**).

13. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

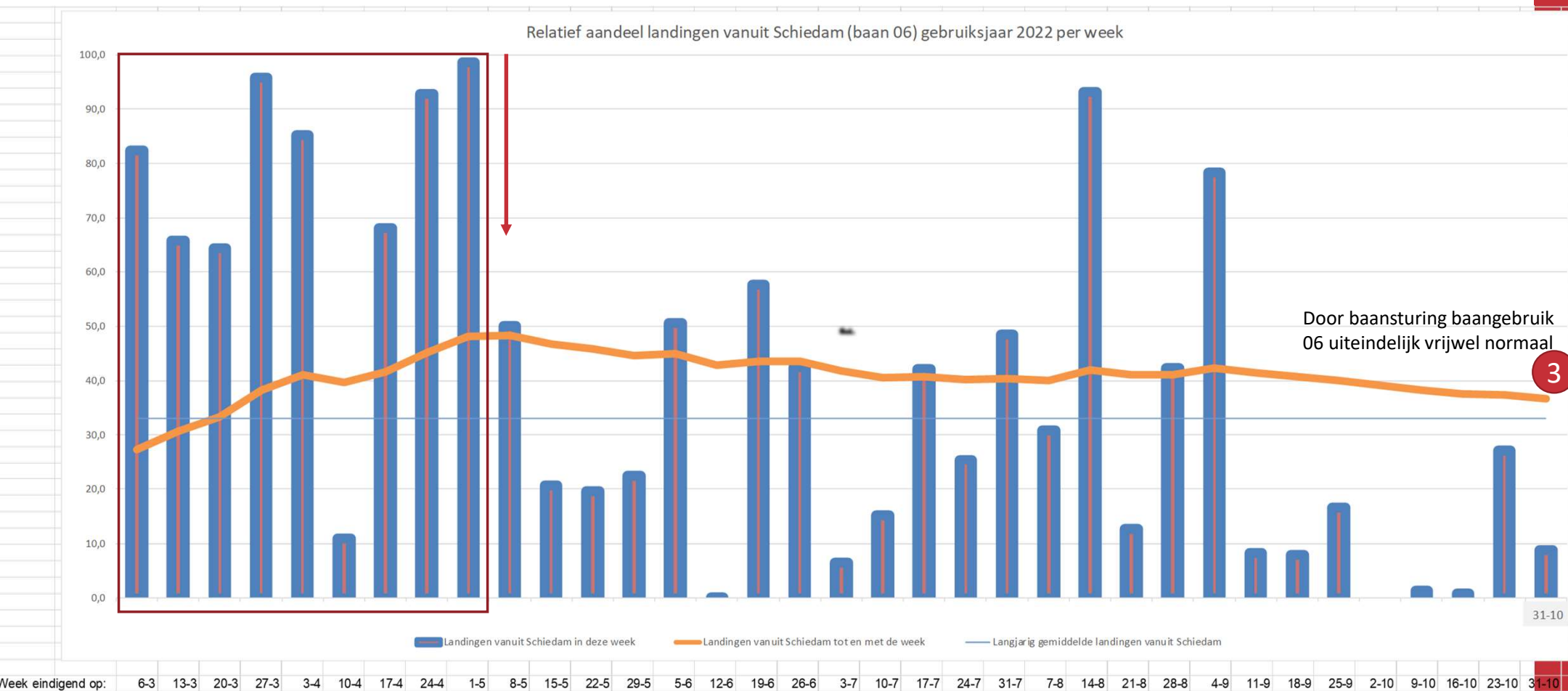
www.cro-rotterdam.nl

Baangebruiksjaar 2023



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



Afwijkend baangebruik in gebruiksjaar 2023

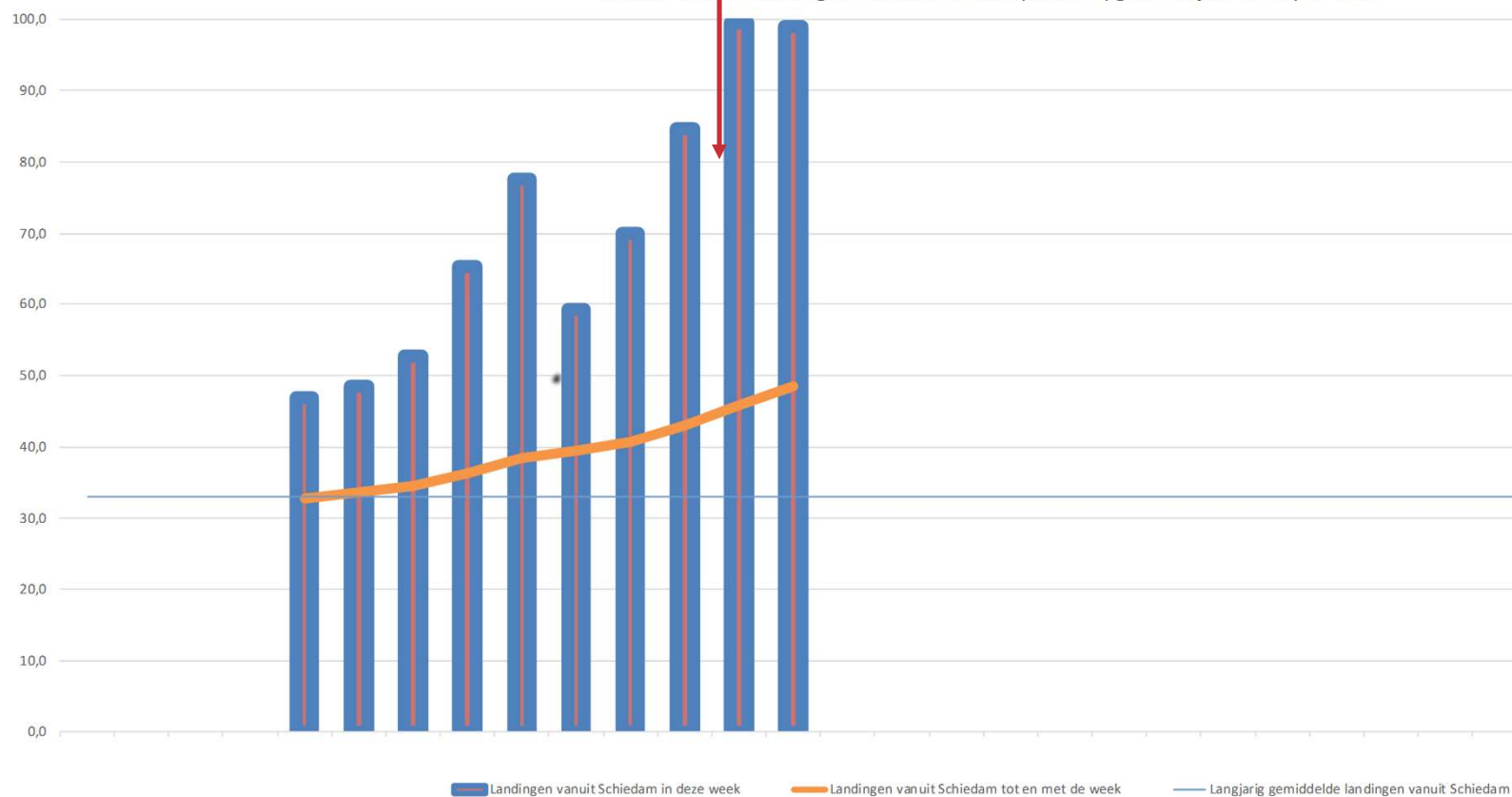
1

Extreem baangebruik door noord- en oostenwind in april – mei 2023

2

Baansturing ingesteld op 27 mei om overmatig baangebruik 06 terug te dringen

Relatief aandeel landingen vanuit Schiedam (baan 06) gebruiksjaar 2023 per week



31-10

3

Bedankt voor de aandacht



Richard Spaans

JAARRAPPORT 2022

MELDINGEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT



Inhoud
&
Context

Ontwikkelingen
luchtvaart

Feiten
&
Cijfers

Relatie vluchten
meldingen

Geluid

Analyse
&
Aanbevelingen

INHOUD EN CONTEXT JAARRAPPORT



ONTWIKKELINGEN LUCHTVAART

2022 is eerste jaar sinds 2020 nauwelijks beïnvloed door Covid dus representatief voor analyse

Projecten en ontwikkelingen dit jaar:

- Eindproduct Participatietraject (EPP)
- Luchtruimherziening voorkeursbeslissing aan Kamer aangeboden
- Doorontwikkeling RANOMOS
- Afwegingskader Werkgroep HBM
- Afscheid term “frequente melder”

Minder voortgang op:

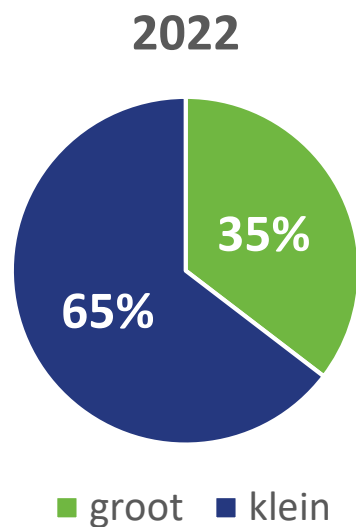
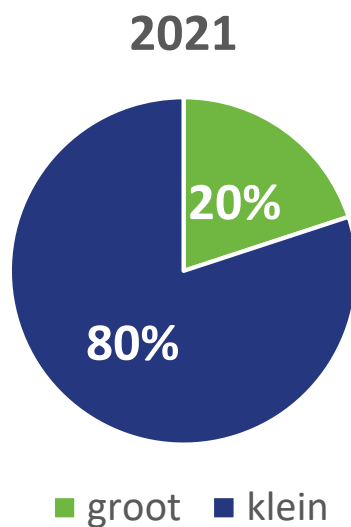
- Luchtvaartnota (I&W)
- Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (I&W)
- Geluidmeetnet omwonenden RTHA (PZH)



FEITEN EN CIJFERS

VLIEGBEWEGINGEN

	2019	2021	2022	Toename t.o.v. 2021
Groot verkeer	20.940	8.963	20.335	127%
Klein verkeer	31.516	35.947	37.121	3%



FEITEN EN CIJFERS

MELDINGEN

	2019	2021	2022*	Toename t.o.v. 2021
1-2 meldingen	1.288	940	1.569	67%
3-10 meldingen	2.380	1.813	2.852	57%
11-25 meldingen	2.716	2.237	4.104	83%
26-50 meldingen	3.228	2.603	5.575	114%
51-100 meldingen	3.938	3.631	7.326	102%
101-200 meldingen	5.823	4.731	11.234	137%
201+ meldingen	43.305	22.158	66.721	201%
Totaal	62.678	38.113	99.381	161%

*MAX. 1 MELDING/VLUCHT/HUISHOUDEN



FEITEN EN CIJFERS

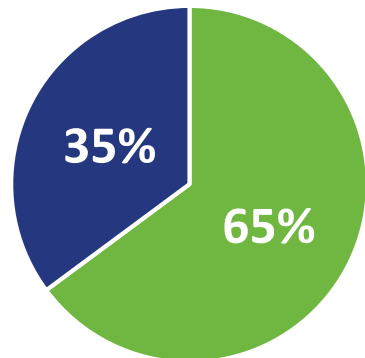
MELDERS

	2019	2021	2022	Toename t.o.v. 2021
1-2 meldingen	1.042	748	1.250	67%
3-10 meldingen	446	355	542	53%
11-25 meldingen	159	133	245	84%
26-50 meldingen	90	69	149	116%
51-100 meldingen	56	51	104	104%
101-200 meldingen	41	34	79	132%
201+ meldingen	52	36	96	167%
Totaal	1.886	1.426	2.465	73%



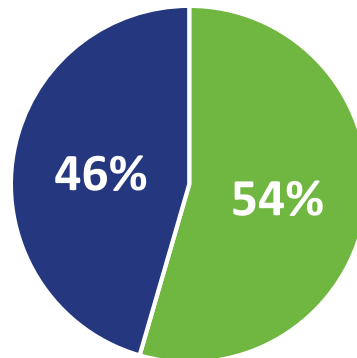
FEITEN EN CIJFERS

2021

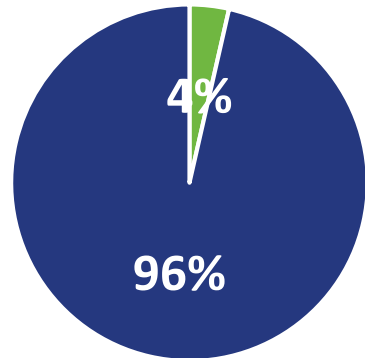


■ >140 meldingen ■ 1-140 meldingen

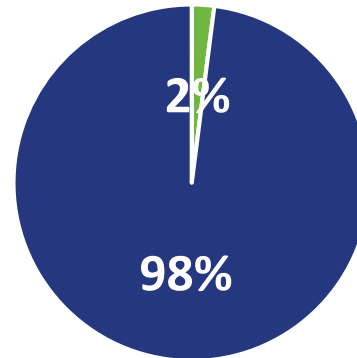
2022



■ 2% ■ 98%



■ >140 meldingen ■ 1-140 meldingen



■ 2% ■ 98%

MELDINGEN

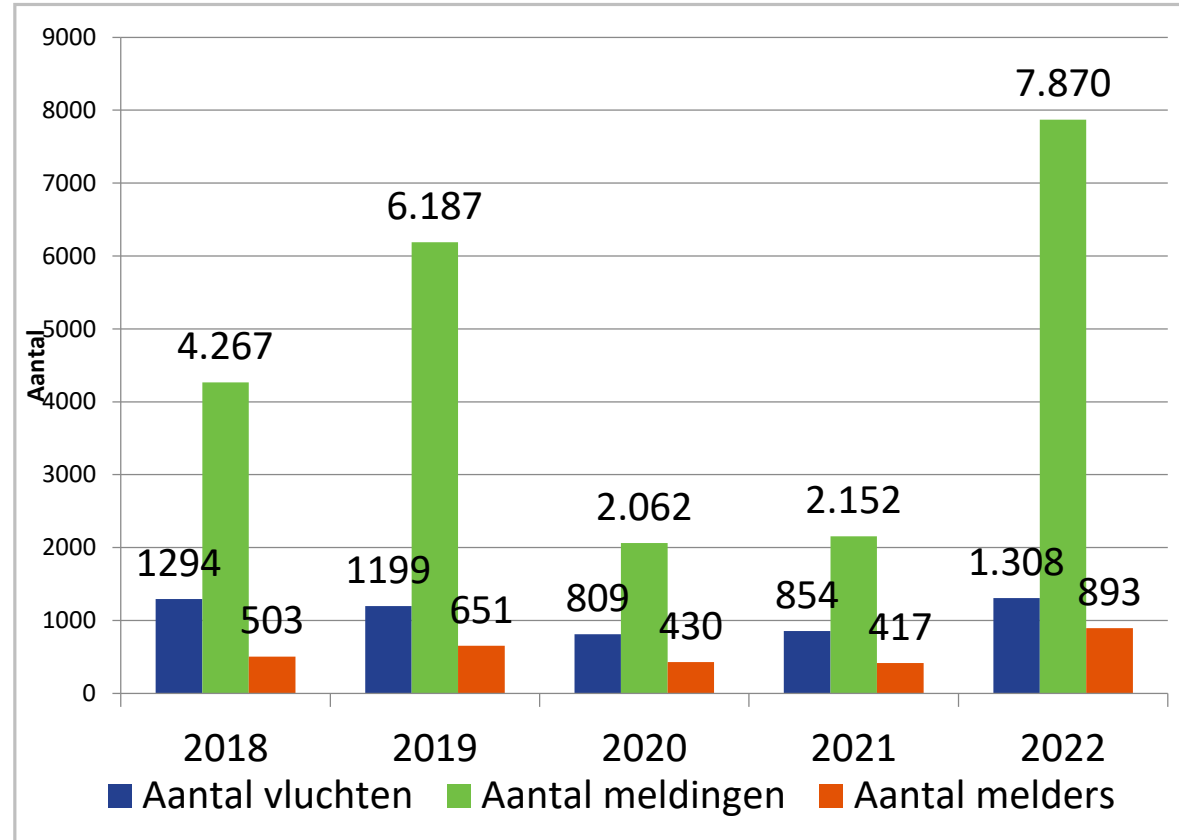
MELDERS

In 2022 komt 54% van de meldingen van 2% van de melders

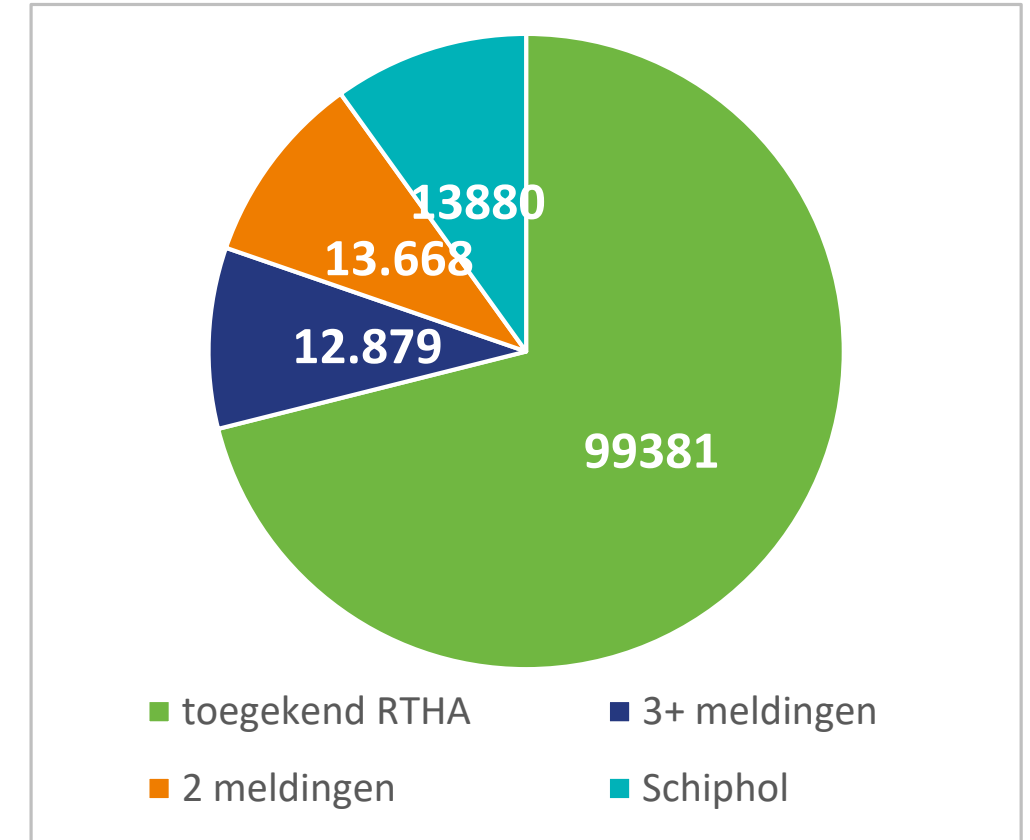


FEITEN EN CIJFERS

NACHTVLUCHTEN

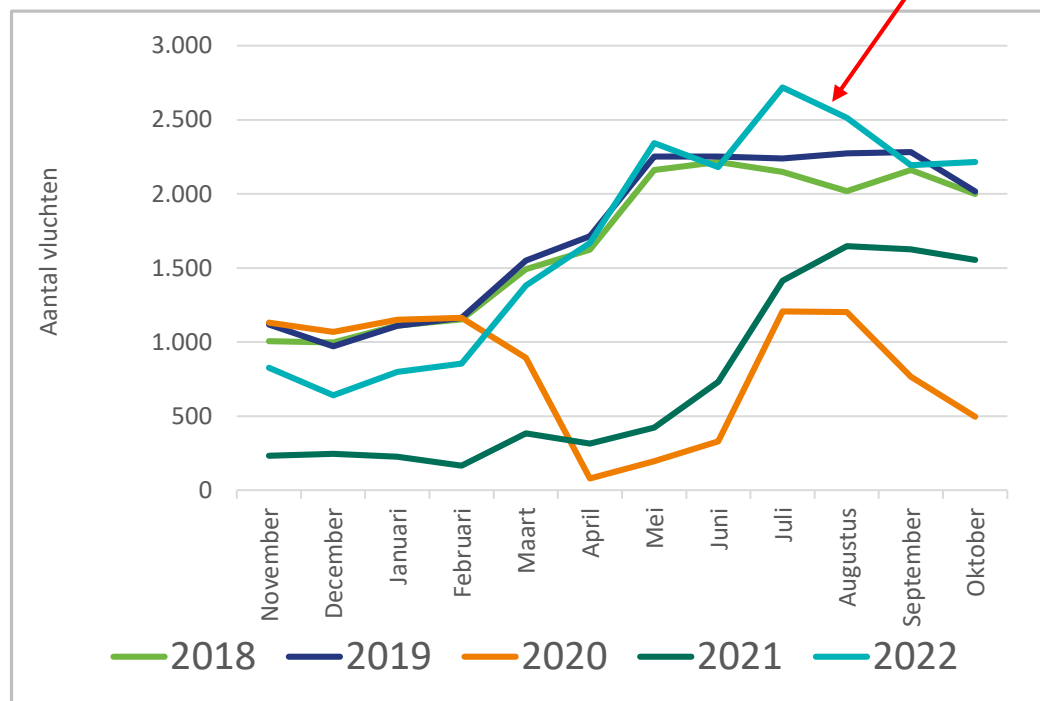


TOEGEKEND AAN RTHA

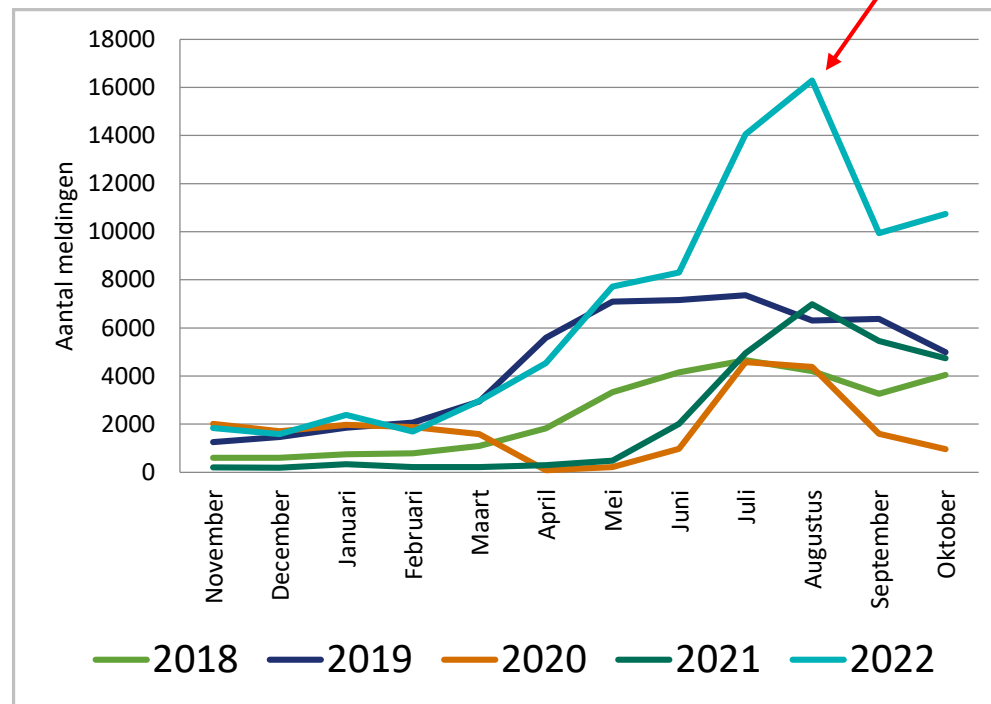


RELATIE VLUCHTEN EN MELDINGEN

Aantal vluchten groot verkeer



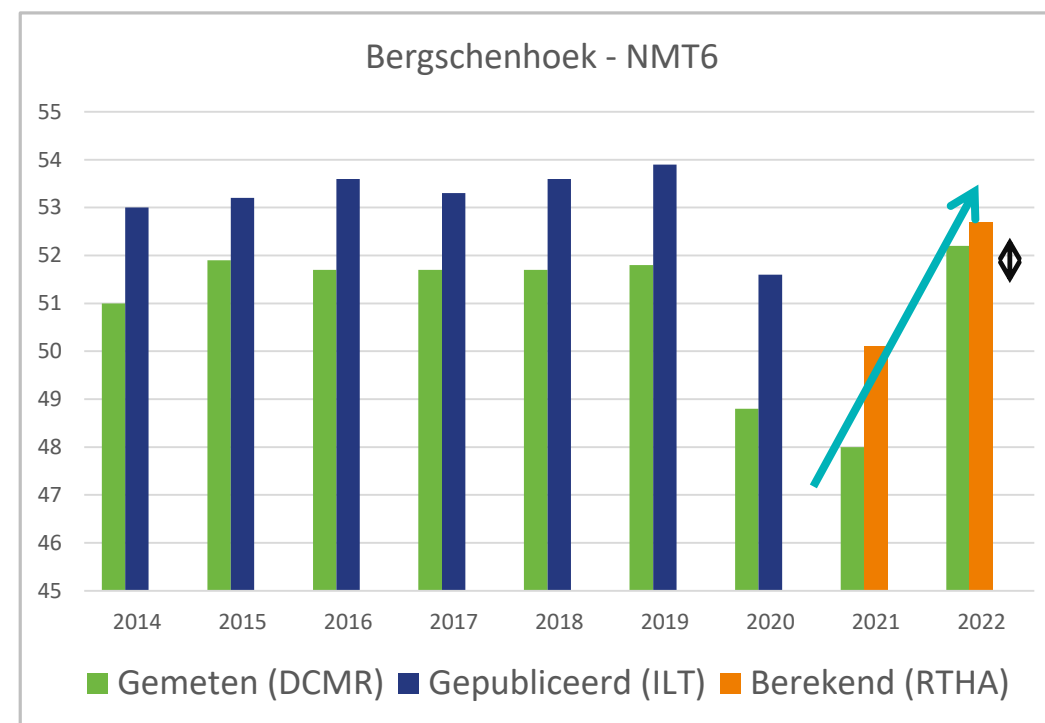
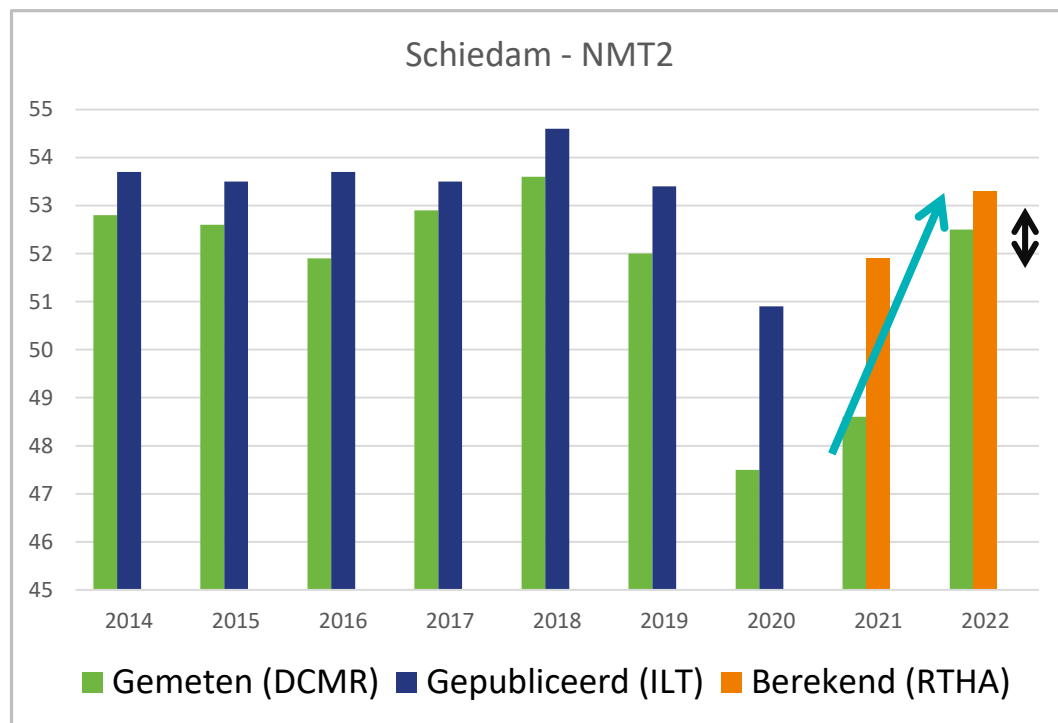
Aantal meldingen groot verkeer



- Groot verkeer t.o.v. 2019 na achterblijven rond april gelijk niveau
- Groot verkeer piek in juli
- Meldingen piek juli en augustus (16.000 meldingen)

GELUID

METEN VS. BEREKENEN



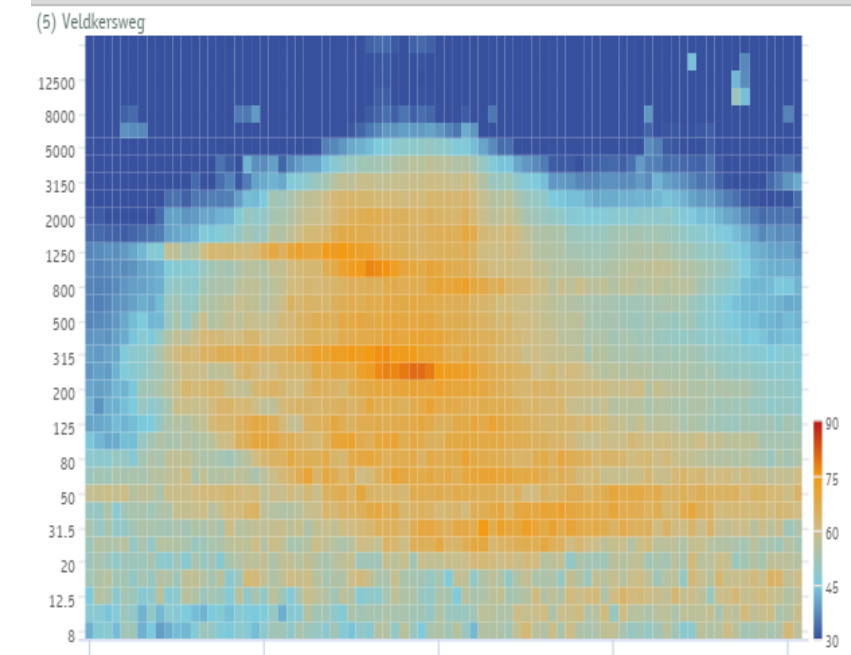
- Locatie meet- en rekenpunten zijn in 2021 en 2022 gelijk
- Duidelijke **toename** in hoeveelheid gemeten geluid. **Verschil** tussen meten en rekenen is klein
- In 2022 heliverkeer minder van invloed door dominantie groot verkeer en modelmatige routes
- Invloed nieuwe appendices op berekening onbekend

1. Afwijkend vliegen boven Schiedam
2. Stillere vliegtuigen
3. Vergelijking melders 2019 en 2022

1. Afwijkend vliegen boven Schiedam
2. Stillere vliegtuigen
3. Vergelijking melders 2019 en 2022

Ad 2 - A320 NEO en 737 MAX zijn stiller maar ander frequentiespectrum en bochtstraal en hoogte. Hierdoor mogelijk verschuiving in overlast -> **aanbeveling tot vergroten dataset**

Ad 3 - 70% van de melders zijn nieuw en leveren per melder meer meldingen -> **aanbeveling melderonderzoek blijft staan**



DANK VOOR UW AANDACHT!

Vragen?



Parallelweg 1
3112 NA Schiedam

Tel. 010 246 80 00

info@dcmr.nl
www.dcmr.nl

moving
dot

Experts in air traffic
management

CRO RTHA

Voorstel Afwegingskader hinderbeperkende maatregelen

8 juni 2023

Kennismaking MovingDot

- Onafhankelijk adviesbureau Air Traffic Management
- Experts luchtvaart & luchtverkeersleiding
- Zowel beleids- als en uitvoeringsondersteuning
- Overheden, luchtverkeersleidingsorganisaties, vliegvelden, maatschappelijke organisaties
- Veel ervaring in hinderbeperking & samenwerking met belangengroepen (geen geluidsberekeningen)



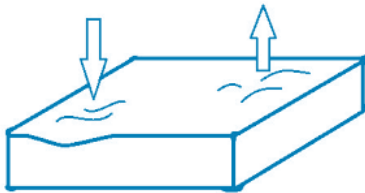
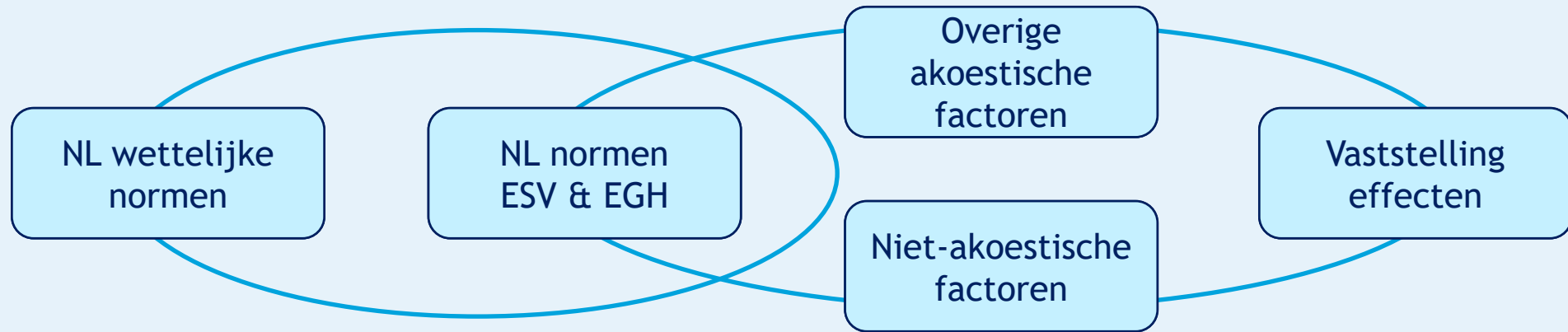
Ontwikkeling voorstel afwegingskader hinderbeperkende maatregelen - Inventarisatie

- Inventarisatie best practices
 - *Nederlandse CRO's*
 - *Buitenlandse CRO's (UK, USA, F)*
 - *Literatuur studie*
- Enquête CRO RTHA-leden
- *4+1 van de 16 (SPL, LE, MZ, DP, RTHA)*
- *Wettelijk kader bepalend, participatie, meewegen*
- *Niet-akoestische factoren, communicatie, acceptatie*
- 5 Reacties
- Objectief, WHO-norm, substantieel minder EGH, natuur- en recreatiegebieden, breed kijken

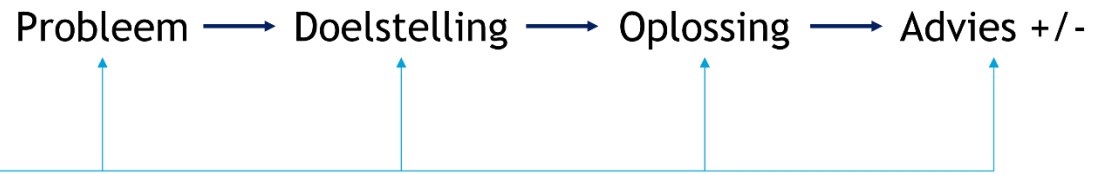


Ontwikkeling voorstel afwegingskader hinderbeperkende maatregelen - Ontwikkeling

Afwegingskader hinderbeperkende maatregelen



Afwegingskader
(ook checklist)



Voorstel Afwegingskader hinderbeperkende maatregelen

Scorekaart afwegingskader

	Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
Objectief, kwantitatief	NL wettelijke normen	Geluidbelasting (Lden en Lnight) en contouren	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		Operationele mogelijkheden en vergunningen	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	NL normen ESV & EGH	EGH (netto / lokaal)	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
ESV (netto / lokaal)		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++	
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++	
Gedeeltelijk kwantitatief	Overige akoestische factoren	Oorzaken (geluid)	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		Gevolgen (geluid)	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Niet-akoestische factoren	Informereren en luisteren	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		Compensatie	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Waardering effecten	Standpunten vertegenwoordigers	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
			0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
Standpunten alle omwonenden		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++	
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++	

Keuze advies

Keuze advies



Toepassing Afwegingskader vertekroutes 06 ^{1/5}

Objectief,
kwantitatief

Advies afwegingskader

Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
NL wettelijke normen	Geluidbelasting (L _{den} en L _{night}) en contouren	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Operationele mogelijkheden en vergunningen	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++

Toegepast afwegingskader

NL wettelijke normen	Geluidsberekeningen voor de 48 en 56 dB(A) L _{den} contour	1	Wettelijke norm	+
	Geluidsberekeningen voor de 40 dB(A) L _{night} contour	1		+
	Geluidsbelasting dB(A) L _{den} in de 6 handhavingspunten	10		+
	Andere operationele beperkingen niet in detail onderzocht	0		Niet getoetst

- Filter 0 is niet relevant
1 is relevant
10 is (mede)bepalend
- Hoewel niet gedocumenteerd, is het uitgangspunt van deze toepassing dat de hinderbeperkende maatregel binnen de wettelijke kaders blijft



Toepassing Afwegingskader vertekroutes 06 ^{2/5}

Objectief,
kwantitatief

Advies afwegingskader

Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
NL normen ESV & EGH	EGH (netto / lokaal)	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	ESV (netto / lokaal)	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++

Toegepast afwegingskader

NL normen ESV & EGH	Netto aantal EGH binnen de 48 dB(A) L_{den} contour	10	Min. 1%	+
	Netto aantal ESV binnen de 40 dB(A) L_{night} contour	10	Min. 1%	Niet getoetst
	Netto aantal EGH binnen de 40 dB(A) L_{den} contour	1	Min. 1%	-
	Netto aantal EGH binnen de 56 dB(A) L_{den} contour	1	Min. 1%	+
	Netto aantal ESV binnen de 30 dB(A) L_{night} contour	1	Min. 1%	+

- Drempelwaarde voor modelmatige berekeningen - aanname 1%
Bij daadwerkelijke toetsing door de geluidsberekeningsexpert laten aangeven wat de drempelwaarde is.



Toepassing Afwegingskader vertekroutes 06 ^{3/5}

Gedeeltelijk kwalitatief

Advies afwegingskader

Categorie	Toegepast criterium	Normen	Score
Overige akoestische factoren	Oorzaken (geluid)	0 / 1 / 10 drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10 drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Gevolgen (geluid)	0 / 1 / 10	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	-- / - / 0 / + / ++

Toegepast afwegingskader

Overige akoestische factoren	Oorzaken geluidhinder niet als specifiek onderdeel in het proces behandeld	0	Niet getoetst
	Verandering ligging van de 65, 70, 75, 80, 85 en 90 dB(A) LA _{max} contour 40, 48 en 56 dB(A) L _{den} contour; 30 dB(A) L _{night} contour	1	Expert judgement 0
	Netto aantal woningen binnen de 65, 70 en 80 dB(A) LA _{max} contour per lokaal gedefinieerd gebied	1	Expert judgement 0
	NLR geluidstest aangeboden aan 15 omwonenden	1	0

- Drempelwaarde inschatten op basis van expert judgement dat wil zeggen door de geluidsberekeningsexpert laten adviseren wat de waarde van deze informatie is.



Toepassing Afwegingskader vertekroutes 06 4/5

Gedeeltelijk kwalitatief

Advies afwegingskader

Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
Niet-akoestische factoren	Informereren en luisteren	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Compensatie	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++

Toegepast afwegingskader

Niet-akoestische factoren	Omwonenden geïnformeerd over de maatregel en acties van de CRO	1	+
	Compensatie of overige leefbaarheidsverbeterende aspecten zijn niet in detail behandeld	0	Niet getoetst

- Betrokken bewoners hebben waardering voor het feit dat ze werden betrokken en de manier waarop.



Toepassing Afwegingskader vertekroutes 06 5/5

Gedeeltelijk kwalitatief

Advies afwegingskader

Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
Waardering effecten	Standpunten vertegenwoordigers	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
	Standpunten alle omwonenden	0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++
		0 / 1 / 10	drempel	-- / - / 0 / + / ++

Toegepast afwegingskader

Waardering effecten	Standpunten van vertegenwoordigers niet in detail behandeld	1	0
	Geen unaniem ondersteunde voorkeur door omwonenden	1	0

- Betrokken bewoners hebben geen eenduidige voorkeur uitgesproken.
- De weerstand tegen verandering was niet onoverkomelijk.



Overall score Afwegingskader SID's 06

Scorekaart afwegingskader		Categorie	Toegepast criterium	Normen		Score
Objectief, kwantitatief	NL wettelijke normen		Geluidsberekeningen voor de 48 en 56 dB(A) L_{den} contour	1	Wettelijke norm	+
			Geluidsberekeningen voor de 40 dB(A) L_{night} contour	1		+
			Geluidsbelasting dB(A) L_{den} in de 6 handhavingspunten	10		+
			Andere operationele beperkingen niet in detail onderzocht	0		Niet getoetst
	NL normen ESV & EGH		Netto aantal EGH binnen de 48 dB(A) L_{den} contour	10	Min. 1%	+
			Netto aantal ESV binnen de 40 dB(A) L_{night} contour	10	Min. 1%	Niet getoetst
			Netto aantal EGH binnen de 40 dB(A) L_{den} contour	1	Min. 1%	-
			Netto aantal EGH binnen de 56 dB(A) L_{den} contour	1	Min. 1%	+
			Netto aantal ESV binnen de 30 dB(A) L_{night} contour	1	Min. 1%	+
Gedeeltelijk kwantitatief	Overige akoestische factoren		Oorzaken geluidhinder niet als specifiek onderdeel in het proces behandeld	0	Expert judgement	Niet getoetst
			Verandering ligging van de 65, 70, 75, 80, 85 en 90 dB(A) LA_{max} contour 40, 48 en 56 dB(A) L_{den} contour; 30 L_{night} contour	1		0
			Netto aantal woningen binnen de 65, 70 en 80 dB(A) LA_{max} contour per lokaal gedefinieerd gebied	1		0
			NLR geluidstest aangeboden aan 15 omwonenden	1		0
	Niet-akoestische factoren		Omwonenden geïnformeerd over de maatregel en acties van de CRO	1		+
			Compensatie of overige leefbaarheidsverbeterende aspecten zijn niet in detail behandeld	0		Niet getoetst
	Waardering effecten		Standpunten van vertegenwoordigers niet in detail behandeld	1		0
			Geen unaniem ondersteunde voorkeur door omwonenden	1		0

Afgeleid advies Afwegingskader SID's 06

	Score
Objectief, kwantitatief	+
	+
	+
	Niet getoetst
	+
	Niet getoetst
	-
	+
	+
Gedeeltelijk kwantitatief	Niet getoetst
	0
	0
	0
	+
	Niet getoetst
	0
	0

Advies

Hinderbeperkende maatregel vertrekroutes 06 realiseren.

Opmerking

Omdat de adviesondersteunende kwantitatieve indicatoren positief zijn, maar de kwalitatieve indicatoren noch afwijzend, noch ondersteunend zijn, dient er rekening mee te worden gehouden dat er niet vooraf vastgestelde weerstand zou kunnen zijn bij realisatie.

Opvallende zaken

Bij de toepassing van het afwegingskader vielen de volgende aspecten op:

- Er is geen informatie te vinden over
 - een al dan niet uitgevoerde analyse van de hinder die de maatregel beoogt te verminderen;
 - de oorzaak van de spreiding van tracks zoals geconstateerd bij de WDY3A vertrekroute.
- Er is geen informatie beschikbaar m.b.t. LA_{max} contouren over
 - het aantal keren dat de LA_{max} waarden worden ervaren in de gevisualiseerde zones;
 - het verschil in LA_{max} (niveau en frequentie) ten opzichte van de situatie van voor de hinderbeperkende maatregel.
- Er is geen onderbouwing gevonden voor toetsing op de 30 dB(A) L_{night} geluidsbelasting.
- Er zijn vooraf geen kwantitatieve en/of kwalitatieve waarden vastgesteld waar de hinderbeperkende maatregel aan moest voldoen.

Advies bij toepassing bij toekomstige initiatieven 1/2

Bij ontwikkeling van toekomstige hinderbeperkende maatregelen adviseert MovingDot vooraf:

- Onderzoek welke hinder met de maatregel zou moeten worden verminderd (de vraag achter de vraag) en communiceer de uitkomst.
- Voer een gedegen analyse uit van de huidige vliegprofielen, verdeling van geluid en de oorzaken daarvan.
- Identificeer alle aspecten die invloed kunnen hebben op de mate van hinder.
- Gebruik de elementen van het afwegingskader als checklist en stel vooraf een heldere doelstelling van streefwaarden en prioriteit/gewicht vast en pas het afwegingskader daarop aan.
- Betrek relevante stakeholders en de mate van betrokkenheid van die partijen.





Air Traffic Management experts

overbruggen het gat tussen beleid en uitvoering



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

CRO RTHA

Luchtkwaliteit

Donderdag 8 juni 2023



Aanleiding en doel

- De Luchtvaartnota 2020 – 2050 stelt dat er gestuurd moet worden op een vermindering van de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart;
- Naast geluid wordt er ook gekeken naar de effecten van luchtvaartemissies op de gezondheid van omwonenden.
- Hiervoor is een verkenning opgestart om te bezien in hoeverre luchtvaartemissies de gezondheid van omwonenden beïnvloedt, en welke maatregelen effectief zijn om indien nodig deze effecten te verminderen.



Lopende onderzoeken over luchtkwaliteit

1. Autonome ontwikkeling vliegtuigemissies
 - Eind Q2/begin Q3 resultaten verwacht
2. Relatieve bijdrage luchthavenactiviteit aan luchtkwaliteit
 - Eind Q2 rapport verwacht
3. Concentraties van Zeer-Zorgwekkende Stoffen (ZZS)
 - Q3 resultaten verwacht
4. Uniformeren rekenmethode luchtvaartemissies
 - Begin Q3 resultaten verwacht

Op basis van uitkomsten onderzoeken zal afgewogen worden op welke wijze gestuurd gaat worden op het verminderen van negatieve gezondheidseffecten.



Lopende trajecten

- Het Besluit burgerluchthavens om grenswaarden voor luchtvaartemissies mogelijk te maken. Tevens wordt gewerkt aan uniformering van de rekenmethodes.
- In de verkenning wordt beoordeeld hoe in bredere zin de negatieve gezondheidseffecten verminderd kunnen worden.
- Maatregelen mogen niet tegenstrijdig zijn met andere ontwikkelingen om de gezondheid te verbeteren.
- Praktische maatregelen (zoals het gebruik van APU's of éénmotorig taxiën) worden ook meegenomen.



Globale participatieaanpak

- Informeren CROs, MRS en BRS over verkenning maatregelen luchtvaartemissies
- Informeren CROs, MRS en BRS over resultaten lopende onderzoeken
- In geval positieve besluitvorming voor het voornemen tot grenswaarden en/of andere maatregelen:
 - Formele adviesvraag CROs, MRS en BRS op voorgenomen beleid
 - Internetconsultatie aanpassing Regeling burgerluchthavens
 - Eventuele participatie rondom de luchthavenbesluiten:
 - Participatietrede: consulteren en informeren
 - Bij relevante inzichten en updates terugkoppeling regionale overlegorganen