



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 15 december 2022**

Aanwezig:

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

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong (vanaf punt 3)
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: dhr. R. Horijon
Gemeente Schiedam	: dhr. S. Hamerslag
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport	: mw. W. van Dijk
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. A. Jongen
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
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
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. Tieman, mw. de Zoete, dhr. Karremans en dhr. van der Werf. Mw. de Zoete laat zich vervangen door dhr. de Jong, dhr. Karremans door dhr. v.d. Bolt en dhr. v.d. Werf door dhr. Jongen.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter geeft een terugkoppeling van het periodiek overleg van de voorzitters van de CRO's van luchthavens van nationale betekenis met het ministerie van I&W. Er is onder mee gesproken over de evaluatie van de ondersteuning van de omwonendenvertegenwoordigers door ABReL. Geconcludeerd werd dat deze cruciaal is voor een goed functionerende CRO. ABReL voorziet daar goed in. Ook is gesproken over de toekomstige vertegenwoordiging in de CRO van het maatschappelijk verkeer (trauma heli, etc.) als aparte gebruikersgroep van de luchthavens.

Dhr. Bal moet iets van het hart. Hij vraagt en krijgt het woord en leest vervolgens de volgende verklaring voor:

Voorzitter, leden van de CRO,

Afgelopen weken is in een aantal publicaties van de BTV en Schipholwatch op bedenkelijke wijze een zo gewaardeerd adviserend lid van de CRO in diskrediet gebracht. Ondanks het niet vermelden van zijn naam, weet iedereen die kan googelen duidelijk om wie dit gaat. Ik zal overigens de naam ook niet noemen. Ik citeer deze fragmenten:

"Ook de vermeende onpartijdige adviseur van de DCMR (adviseur (senior beleidsmedewerker) Luchtvaart - Coachend leidinggeven als coördinator van cluster Geluid) blijkt inmiddels van baan gewijzigd en werkt nu als adviseur voor de Schipholgroep. De door hem verstrekte adviezen komen hierdoor in een ander daglicht te staan."

[BTV, 30 november 2022](#)

"Een medewerker van de Rotterdamse omgevingsdienst DCMR werkte jarenlang aan het inmiddels mislukte participatieproces rond Rotterdam Airport. Officieel werd hij geleend van DCMR om bewoners en gemeenten te ondersteunen in het precaire proces met sterk uiteenlopende belangen.

Maar nog voordat het traject ten einde liep, stapte hij plots over naar de Schiphol Groep, waar hij trots het predikaat 'Omgevingsmanagement' op zijn kaartje liet drukken. Bewoners rond het Rotterdamse vliegveld uitten eerder al hun ongenoegen over de ongevraagde adviezen die zij van deze ambtenaar ontvingen. Het roept prangende vragen op over dubbele agenda's en over de integriteit waarmee invulling is gegeven aan taken."

[Schipholwatch, 5 december 2022](#)

In dit tweede artikel moeten nog verschillende anderen MET naam en toenaam het ontgelden.

Ik ben verbijsterd, teleurgesteld en boos. Dit gaat niet over voor of tegen luchtvaart zijn, niet om standpunten en belangen. Dit gaat over pogingen de goede naam van een gewaardeerd collega te

beschadigen, die zich als adviserend lid van de CRO altijd met integriteit en oprechtheid heeft ingezet om hinder objectief in kaart te brengen en bij te dragen aan de vermindering daarvan. Boven enige twijfel verheven, met vakkennis en inzet.

Dit gaat ook over de CRO en de leden van de CRO. Dit gaat over hoe we met elkaar zouden moeten omgaan, met respect naar elkaar, ondanks de verschillen en tegenstellingen. Spelen op de bal en niet op de man. Who is next?

Ik roep de CRO op om unaniem deze onder de gordel publicaties door de BTV en Schipholwatch publiekelijk te veroordelen en de voorzitter van de BTV (die, dat komt mooi uit, ook voorzitter van Schipholwatch is) hierover ter verantwoording te roepen. Dit gaat over alle grenzen heen. En aan de BTV wil ik de oproep doen tot zelfreflectie, of u nu echt op deze manier als belangenorganisatie in de wereld wilt staan. Wie wind zaait, zal storm oogsten.

Ik dank u wel.

De voorzitter stelt vervolgens, dat alle (voormalig) leden van de CRO - weliswaar vanuit een ander belang - naar eer en geweten hun inbreng leveren, dat hun integriteit hierbij niet ter discussie staat, dat het in de discussie rond de luchthaven belangrijk is om deze op inhoud te voeren, en dat hij erop vertrouwt dat alle leden van de CRO dit met hem eens zijn. De leden van de CRO kunnen zich hierin vinden.

Dhr. Fortuyn blikt terug op het rondetafelgesprek met de Nationale ombudsman Reinier van Zutphen en minister Harbers over meldingen geluidsoverlast vliegverkeer. Hij was aanwezig namens de voorzitter van de CRO. Het was een bijeenkomst voor alle CRO's van Nederland en Schiphol. De bijeenkomst was openbaar en de opkomst was fors. Thema was hoe om te gaan met klachten. Defensie was aanwezig, evenals LVNL en ILT. Voornamelijk waren aan het woord de bewonersvertegenwoordigers en BTV. Het geheel is beschaafd verlopen. Men was vooral op zoek naar wat er gebeurt met de klachten en hoe dit wordt ervaren. Berekenende hinder gaat volgens omwonenden niet in op beleving. Daar zit de crux; hoe geef je beleving een plaats? Er is gesproken over routeafwijkingen en of dat een vast patroon zou kunnen worden met weinig uitwijkmogelijkheden. Na afloop konden via een bus rechtstreeks vragen gesteld worden aan minister Harbers. Er komt nog een verslag. Het was een interessante bijeenkomst en deze krijgt nog een vervolg. De voorzitter voegt hieraan toe dat het ministerie inmiddels gemeld heeft dat het erg druk is en dat de beantwoording van de vragen daarom wat later komt.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. CRO+: terugblik eerste bijeenkomst 21 oktober 2022

De voorzitter constateert dat iedereen aanwezig was en is verheugd over de opkomst. Er waren heel veel gemeenten. Na afloop kwam van verschillende kanten het signaal dat gemeenten zeer gewaardeerd hebben dat ze worden meegenomen in de procedures. De CRO+ zal ten minste één keer per jaar georganiseerd worden en bij behoefte misschien nog een tweede keer, omdat er veel op de bestuurlijke agenda staat.

Dhr. de Jong onderstreept de woorden van de voorzitter en heeft ook de positieve signalen gehoord. Dhr. Thoen onderstreept het belang en kijkt uit naar de volgende keer.

4. BRR: terug/voortuitblik

Dhr. Fortuyn meldt dat de activiteiten van de BRR in het teken staan van de afronding participatie, en gesprekken met de raden en Staten over het Eindproduct (EPP). Hij hoopt dat nog voor de kerst alle reflecties op het EPP kunnen worden toegevoegd.

5. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 4^e kwartaal gebruiksjaar 2022

Dhr. Spaans geeft een korte toelichting op het rapport. Er waren dit kwartaal meer dan 42.000 meldingen, 40.000 exclusief overvliegers. Het totaal aantal meldingen dit gebruiksjaar gaat naar de 90.000.

De DCMR gaat onderzoek doen naar de oorzaak van deze grote stijging van de aantallen meldingen.

Dhr. Bal heeft een vraag over tabel 10 op pagina 8. Hij kan twee vliegtuigtypen in de kolom “nacht” niet matchen met het nachtregime. Hij is verbaasd deze in de nacht te zien en verzoekt om dit te verifiëren.

(actie: DCMR)

Mw. Schuil leest uit dezelfde tabel dat de Boeing 737-800 en -700 de meeste overlast geven. Zij vraagt wat RTHA doet met deze cijfers. Volgens dhr. v.d. Kleij is het niet vreemd dat deze typen de lijst aanvoeren, want dit zijn de toestellen die het meeste vliegen. Men werkt bij Transavia aan vervanging door stillere vliegtuigen.

Dhr. Thoen is ook erg geschrokken over de stijging van het aantal meldingen. Hij kijkt uit naar de verklaring. Graag zou hij ook een vergelijking met andere luchthavens zien. Volgens dhr. Spaans kan de DCMR dit doen, maar de jaarrapportages zijn nog lastig te vergelijken. Bij de bespreking van de jaarrapportage zullen de resultaten van het onderzoek op de agenda komen.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

6. Hinder beperkende maatregelen

a. verkenningen: voortgang

De secretaris geeft als voorzitter van de werkgroep Hinder Beperking een korte update. De verkenning vertrekroute 24 had te lijden van de pilotenrapte bij Transavia, waardoor onvoldoende voortgang werd geboekt. Momenteel wordt er aan gewerkt om het proces weer op gang te krijgen. De planning voor de verkenning sturen met havengelden is ongewijzigd.

b. afwegingskader: voortgang

De secretaris meldt dat dit onderzoek op schema ligt. MovingDot heeft de dag voor deze plenaire vergadering van de CRO het concept eindrapport opgeleverd. Het zal op maandag 19 december aanstaande door de werkgroep Hinder Beperking met MovingDot worden besproken.

Dhr. Fortuyn constateert met tevredenheid dat er voortgang is. Hij vindt het jammer dat zo weinig CRO-leden de eerder door MovingDot toegezonden vragenlijst hebben ingevuld. Verder vraagt hij zich af of we weer uitsluitend naar berekende waarden kijken. Dat schiet volgens hem tekort. Hij vraagt zich af of je hinderbeleving ook op andere manieren kan meten. Namens de BRR vraagt hij hiervoor extra aandacht. De secretaris antwoordt dat het voorstel van MovingDot verder gaat dan alleen maar berekeningen. Tenslotte betreurt ook hij de slechte respons op de enquête.

c. voorstellen 2022: rapport werkgroep: toets inhoudelijke vereisten

De drie binnengekomen voorstellen voldoen volgens de werkgroep Hinder Beperking alle aan de inhoudelijke vereisten.

De CRO stemt in met de rapportage “Toets op inhoudelijke vereisten voorstellen 2022” van de werkgroep.

d. voorstellen 2022: rapport werkgroep: beoordeling kansrijkheid

Van de drie voorstellen heeft de werkgroep er één beoordeeld als zeer kansrijk en de overige als weinig tot zeer weinig kansrijk.

De CRO stemt in met de rapportage “Inschatting kansrijkheid voorstellen 2022” van de werkgroep Hinder Beperking.

e. voorstellen 2022: advies werkgroep: programma verkenningen

De werkgroep stelt voor om voorstel 3 “Geluidsdruk in Gouda verminderen door verplaatsen downwind- en baseleg (om Gouda heen vliegen) en hoger aanvliegen” verder te verkennen.

Mw. Schuil wil graag weten wat het voorstel uiteindelijk oplevert. De secretaris antwoordt dat dit zal moeten blijken uit de verkenning.

Dhr. Houtkamp vraagt naar het tijdpad. Het antwoord luidt dat LVNL op zijn vroegst in 2024 weer routewijzigingen kan implementeren.

De CRO stemt in met het voorstel van de werkgroep.

Dhr. Schendstok vraagt of er voor de subsidie van I&W geen spaarpotje mogelijk is. Dhr. van Gemeren antwoordt dat het ministerie nog bezig is met het aanscherpen van de regels voor de CRO's. Dit zou hierin meegenomen kunnen worden. De secretaris wijst erop dat er nu reeds de mogelijkheid is tot maximaal 20% van de jaarlijkse subsidie in een egalisatiereserve te stoppen.

f. minimale draaihoogte bij afwijken route: resultaten trial

Volgens dhr. Jongen is alles in de oplegger al goed verwoord. De maatregel pakt positief uit voor Rotterdam.

Dhr. Fortuyn vindt het mooi om te horen. Hij wil graag weten of de werkwijze beleid gaat worden of dat het bij een proef blijft. Dhr. Jongen antwoordt dat het voornemen is dit in de werkwijze op te nemen als de CRO hiertoe een verzoek doet. Een volgende keer agenderen. **(actie: secretaris)**

7. Capaciteit: eindstand gebruiksjaar 2022

Dhr. van Gemeren geeft een presentatie over de toepassing van de aangepaste appendices bij de handavingsberekening **(bijgevoegd)**. Hij neemt waar voor dhr. Hartjes, die helaas verhinderd is. De aanpassing betreft voornamelijk de nieuw toegevoegde toestellen, zoals de Boeing 737MAX, de Airbus A320NEO en een aantal zakenjets.

Vervolgens geeft dhr. v.d. Kleij een presentatie **(bijgevoegd)** over hoe het na de vorige CRO verder is gelopen. Conclusie is dat de luchthaven binnen de geluidsruimte is gebleven. Voor de zomer is veel minder gevlogen, maar daarna juist meer. Verder neemt het traumateam maatregelen om onnodige oproepen in de nacht te voorkomen.

Dhr. Fortuyn ziet een toename van de business aviation. De laatste tijd zijn er berichten over de steeds grotere rol van privéjets. Hij wil graag weten of dat ook hier aan de orde is. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat daar wel groei in zit. Echter slechts weinig mensen kunnen het betalen, dus meestal is het reismotief zakelijk. Met Corona was er een stijging te zien, ook vanwege het geringere risico op besmetting. Het is een normale hausse, die waarschijnlijk weer zal afnemen.

Mw. Schuil vraagt of er meer vluchten waren door verplaatsing van Schipholverkeer. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat de luchthaven niet precies weet welke vluchten oorspronkelijk van Schiphol komen. Dat is heel lastig.

8. Luchthavenbesluit: eindproduct participatietraject

De voorzitter trapt af met de vraag hoe de CRO dit onderwerp gaat bespreken. Alle leden waren op de een of andere manier betrokken bij het participatietraject. Zij kennen de argumenten. Belangrijk is nu vooral de rol van de CRO in het verdere proces. In de ogen van de voorzitter bestaat deze rol uit het zo goed als mogelijk erop toezien dat alle betrokkenen qua informatie op dikte zijn en dat iedereen zijn rol kan vervullen. Wellicht komt het een keer tot een gemeenschappelijke zienswijze, maar dat is waarschijnlijk een ambitie te ver.

Mw. Samson (RTHA) geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Ze benadrukt dat het eindverslag is geschreven door de participanten zelf. Daarin staat niet alleen waar men het over eens is, maar er staat ook duidelijk dat er meningsverschillen zijn.

Dhr. Schendstok ziet een discrepantie in de beoordeling van de voorstellen in het EPP door de deelnemers en de achterban die zij vertegenwoordigen. Veel bewoners zijn tegen dit traject en de inhoud. Ook gemeenten omarmen het EPP niet. Vraag aan de CRO is: wat doen we hiermee? RTHA, wat gaat u hiermee doen? Volgens dhr. Schendstok is er geen draagvlak. Mw. van Dijk begrijpt wat hij zegt en ziet een paar mensen knikken. Het EPP is de uitkomst van een proces en bevat bouwstenen. Over het uitgangspunt minder hinder is volledige consensus, maar over de individuele bouwstenen is er verschil van inzicht. Voor RTHA is de vraag hoe deze mee te nemen in de NRD. Mw. van Dijk heeft geluiden gehoord op andere tafels en in gemeenten. Zij hoopt de reflecties gauw te bundelen met het EPP. Het totaal zal worden gebruikt voor het opstellen van de NRD. Deze zal worden ingediend bij het bevoegd gezag (I&W) en daar kunnen dan weer zienswijzen op worden ingediend. Dit leidt uiteindelijk tot een brief van I&W aan de luchthaven, die vervolgens aan de slag gaat met de onderzoeken.

Dhr. Houtkamp memoreert dat er een historie ligt waarin al veel is gebeurd. Zijn vraag aan de opdrachtgever is: hebben jullie ervan geleerd en hoe ga je ervoor zorgen dat dit een transparant proces wordt, zodat niemand behoefte heeft om weg te lopen? Volgens mw. van Dijk kan het niet transparanter. Alle aspecten liggen op tafel, inclusief consensus, verschil van mening en reflecties. Er is een rijkdom aan informatie. Na indiening bij I&W wordt dit voorstel weer aan iedereen voorgelegd. De m.e.r. wordt begeleid door een onafhankelijke commissie. Uiteindelijk is de vraag: welk besluit ga ik aanvragen?

Dhr. Schendstok vond het proces allesbehalve transparant: geheimhouding, niet mogen communiceren met de achterban. Het is vreemd dat de gemeenten het EPP niet omarmen terwijl ze wel in het traject vertegenwoordigd waren. Dhr. Fortuyn hoort de waarneming van dhr. Schendstok, maar hij heeft het zelf anders beleefd. Hij vindt dat dhr. Schendstok maar boven de markt blijft houden dat het traject niet transparant zou zijn geweest. In de tweede fase is een spelregel afgesproken zodat alle deelnemers nadrukkelijk konden zeggen wat ze wilden maar dat de media er niet mee aan de haal konden gaan. Hij

maakt zich boos dat de werkwijze in een kwaad daglicht wordt gesteld. Dhr. Schendstok vindt het kwalijk dat dhr. Fortuyn hem ergens van beschuldigt. "Wij zijn genegeerd. Andere bewoners mochten niet met mij communiceren. Als men geen vertrouwen heeft, dan heeft men iets te verbergen." De voorzitter concludeert dat "we" het ongetwijfeld niet eens gaan worden over het proces. De ingewikkeldheid zit tussen het zelf geïnformeerd zijn en anderen informeren.

Dhr. Thoen hoort mw. Samson zeggen dat groei geen doel op zich is. waarom verscheen er dan een artikel waarin de luchthaven zegt dat zonder groei het verdienmodel in gevaar komt? Mw. van Dijk antwoordt dat het een goed interview was. Zij heeft willen uitdrukken dat vlootvernieuwing voorwaardelijk is. De hiervoor nodige ontwikkelruimte (in de vorm van meer vluchten overdag) wordt gekoppeld aan heel strenge voorwaarden.

9. Ingekomen stukken

Naar aanleiding van de brief van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat "Besluiten versterking Commissies regionaal overleg" d.d. 21 november 2022 (stuk 9.a) verwijst de voorzitter naar het reeds bij de mededelingen genoemde overleg van de voorzitters met I&W. Daarin is gezamenlijk vastgesteld dat het goed is dat er een aparte vertegenwoordiger van het maatschappelijk verkeer lid wordt van de CRO. Dit speelt bij de luchthavens Groningen Airport Eelde en Rotterdam The Hague Airport, waar voor dit verkeer een aparte gebruikersruimte in het Luchthavenbesluit zal worden vastgesteld. De tweede vraag in de brief betreft de manier waarop omwonenden vertegenwoordigd worden. De grootste legitimatie is via de democratisch gekozen raad. Dit is wat de voorzitter heeft meegegeven aan het ministerie.

10. Verslagen

a. concept verslag overleg 6 oktober 2022

tekst:

- Pagina 3, punt 3.b, bovenaan: dhr. Houtkamp heeft een kleine correctie al eerder doorgegeven aan de secretaris; hij is namelijk niet zelf ombudsman geweest, zoals abusievelijk vermeld, maar heeft gewerkt voor de Nationale ombudsman.

Met bovenstaande wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

- Pagina 4, punt 6: dhr. Fortuyn meldt dat er voor het regelen van de jaarlijkse bijdrage van de BRR aan de CRO voor onderzoek naar hinder beperkende maatregelen een brief aan de CRO komt in plaats van een convenant met de SOCRO.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 16 juni 2022

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

11. Rondvraag

Dhr. Houtkamp meldt dat dhr. Witjes zich zorgen maakt dat de luchthaven vorige week plotsklaps gesloten was wegens ziekte bij personeel van LVNL. Hij vraagt zich af of we ons zorgen moeten maken. Dhr. Jongen ziet dit ook bij andere luchthavens. De roosters moeten gevuld worden, en als het krap wordt, kan niet meer alle dienstverlening worden gegeven, maar bijvoorbeeld nog wel voor het verkeer van de traumaheli. Zorgen zijn wat hem betreft niet nodig. In Rotterdam was het de eerste keer in twee jaar.

Dhr. Thoen vindt het frappant dat een uitgaande vlucht om één minuut voor elf 's avonds vertrokken is en vraagt zich af of dit iets is om door ILT te laten uitzoeken. Afgesproken wordt dat dit door LVNL uitgezocht zal worden. **(actie: LVNL)**

Dhr. Fortuyn wil nog zijn dank uitspreken aan de facilitaire dienst van de gemeente Lansingerland en adviseert de aanwezigen niet te schromen om gevulde koeken mee te nemen.

De voorzitter bedankt de gemeente Lansingerland voor de gastvrijheid en is blij met de koeken.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

12. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

www.cro-rotterdam.nl



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Invoergegevens Nederlands Rekenmodel Appendices versie 13.4



Juridisch kader

- › De 'appendices' bij het rekenvoorschrift bevatten geluid- en prestatiegegevens van vliegtuigen t.b.v. geluidberekeningen (prognoses en handhaving)
- › Regeling Burgerluchthavens:
 - › In een geluidbelastingberekening dient de vigerende versie (zijnde de meest recente versie) van de Appendices gebruikt te worden
 - › In een handhavingsberekening dient in principe van dezelfde Appendices gegevens, en daarmee dezelfde versie van de Appendices, gebruik te worden gemaakt als de gegevens op basis waarvan de grenswaarden zijn berekend.
 - › Een uitzondering hierop heeft betrekking op procedures, en categorieën van luchtvaartuigen (en bijbehorende geluidgegevens) die nieuw zijn toegevoegd aan de Appendices.



Appendices versie 13.4

- › In 2019 is een proces gestart om de gehele database van invoergegevens te actualiseren
 - Toevoegen nieuwe toestellen en procedures
 - Corrigeren van bestaande gegevens
- › Versie 13.4 is gepubliceerd op 31 oktober 2022
- › Vanaf het moment van publicatie moeten de gegevens toegepast worden
- › Op verzoek van ILT om hoeveelheid onbekend verkeer te verminderen
- › Betreft voornamelijk nieuwe toestellen, zoals de Boeing 737MAX, de Airbus A320NEO en een aantal zakenjets
- › De geluidbelasting kan met deze gegevens beter bepaald worden

Geluidsbelasting gebruiksjaar 2022



Afwijkend baangebruik

Verdeling geluid in segmenten

Stillere helikopters in praktijk



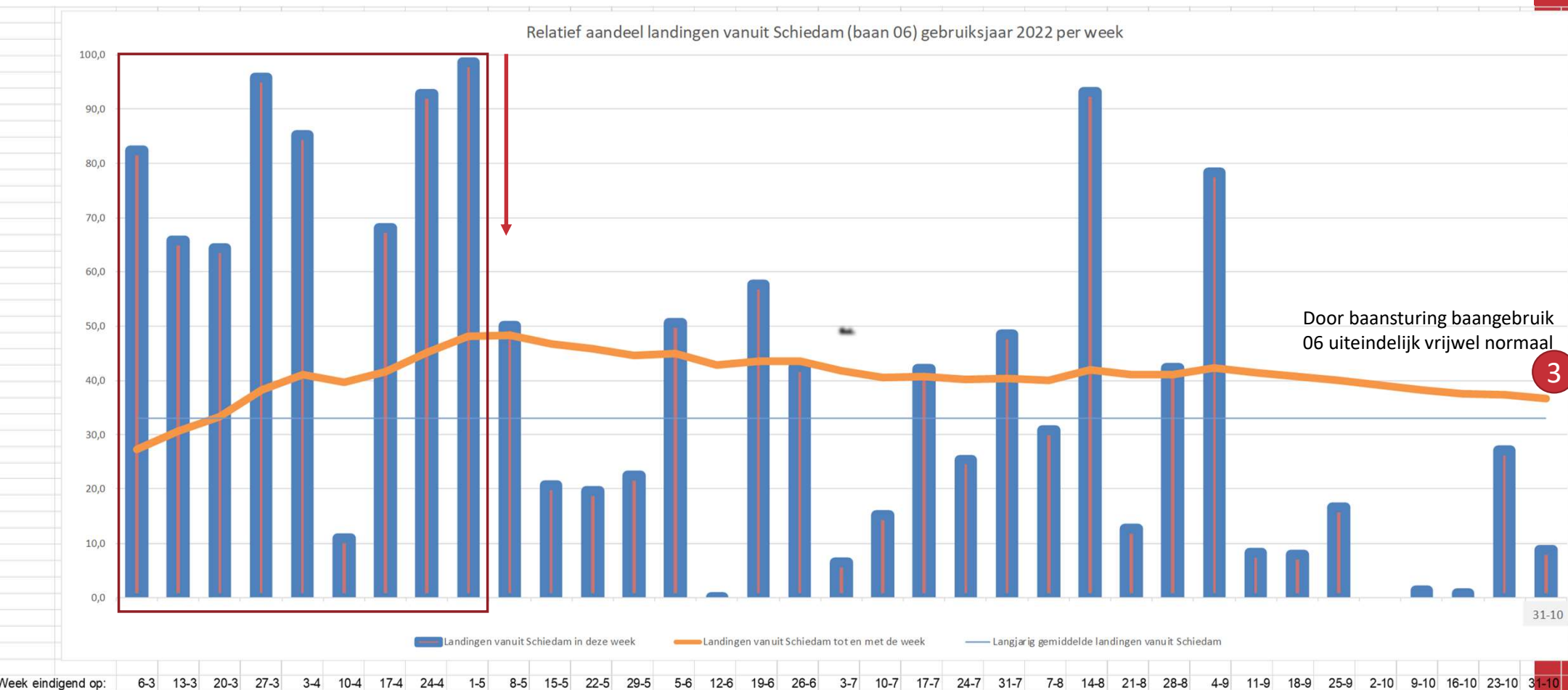
Eindstand gebruiksjaar 2022

- Alle handhavingspunten zijn binnen de vergunde ruimte gebleven

Naam	X [m]	Y [m]	Maximaal toegestane geluidsbelasting in Lden [dB(A)]	Feitelijke geluidsbelasting in Lden [dB(A)]	Geluid %
HH06	88.992	440.786	68,77	68,35	90,78
HH24	91.025	442.064	69,95	69,85	97,72
Punt_3	94.100	444.300	54,36	54,23	97,05
Punt_4	91.800	441.900	53,98	51,63	58,21
Punt_5	88.700	439.900	55,01	51,89	48,75
Punt_6	86.000	438.900	53,89	53,75	96,83

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%	64,4%
Trauma	1	20,9%	28,1%
Politie		0,7%	1,4%
Business aviation	3	2,8%	4,1%
Overig		2,3%	2,0%
Let op percentages zijn relatief (beide tellen op naar 100%)			
2019 is met een andere indeling berekend dan 2022			
Dit is met name relevant voor business aviation			

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										
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Totaal
Lijn	698	672	789	832	1.099	1.333	1.716	1.663	1.667	1.677	1.652	1.466	15.264
Vakantie	34	26	36	46	41	72	97	122	204	259	147	109	1.193
Adhoc	7	7	13	9	26	5	3		4	4	5	15	98
Vracht					3								16.555
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										Prognose
	Nov	Dec	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Totaal
Lijn	406	376	495	504	781	1.134	1.579	1.460	1.815	1.747	1.487	1.800	13.584
Vakantie	18	8	8	8	12	68	122	125	352	389	136		1.246
Adhoc	5		3	3	3	16	25	10	9	1	3		78
Vracht			36	17			3		1				14.908
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
capdec W21	5.374	(21wk)											
capdec S22	11.995	(31wk)	Overgeheveld		13.795	Teruggedraaid		11.995					
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 oktober (3 maanden) was er meer verkeer dan 2019.
- 3 Er is in totaal 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 bijdrage van de traumahelikopter geeft een vertekend beeld:

1. De traumaheli wordt met theoretische radartracks berekend op de handhavingspunten terwijl daar in feite niet gevlogen wordt
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)

				Nachtbewegingen	
				Trauma	Politie
Aantallen bij besluiten					
Onderhandelaarsakkoord 1998		6.300	1,00	6.300	0
Lden berekening omzettingsregeling 2013		6.846	1,00	6.846	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)				(vanuit rapportage)	
Gebruiksjaar 2013		2.927	2,08	6.088	198
Gebruiksjaar 2014		3.613	2,03	7.334	235
Gebruiksjaar 2015		4.507	2,06	9.284	293
Gebruiksjaar 2016		5.417	2,12	11.484	394
Gebruiksjaar 2017		5.202	2,13	11.080	392
Gebruiksjaar 2018		5.365	2,19	11.749	488
Gebruiksjaar 2019		4.896	2,22	10.869	454
Gebruiksjaar 2020		5.282	2,28	12.043	533
Gebruiksjaar 2021		6.172	2,25	13.887	548
Gebruiksjaar 2022		6.036	2,46	14.849	694
Toename tov 2019				37%	
Toename tov OR2013				117%	

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 694 resulteert in ruim 1.400 extra effectieve bewegingen t.o.v. 2021 (i.v.m. nachtstrafactor van 10)

4

Dit resulteert uiteindelijk in een onvoorziene toename van 37% effectieve bewegingen in 2022 voor spoedeisend verkeer t.o.v. 2019

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))

Stillere traumaheli



Foto: Ambulanceblog.nl

Vlootvernieuwing traumaheli telt (nog) niet mee

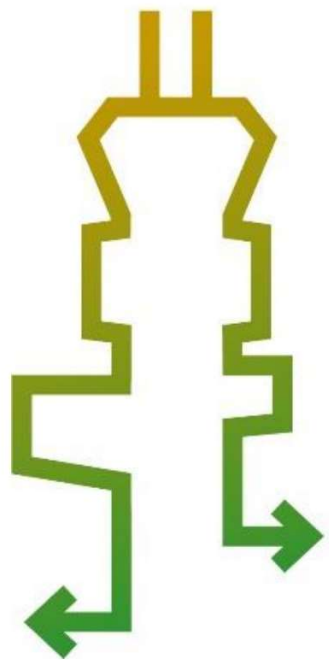
- De traumaheli is sinds 2018 de vloot aan het vernieuwen van de oudere EC135-T2+ naar de nieuwe en stillere EC135-P3H
- 4 van de 6 trauma helikopters zijn beduidend stiller dan momenteel mee gerekend wordt
- Deze nieuwe helikopters zijn opgenomen in de nieuwe appendices 13.4

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

Bedankt voor de aandacht





Participatietraject RTHA **Luchthavenbesluit**

1. Opzet participatietraject

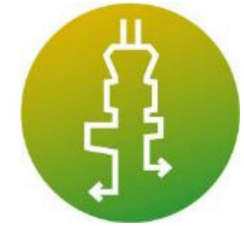
2. Proces tot nu toe

3. Uitkomst Eindproduct (EPP)

4. Vervolg proces: NRD en MER



Wat is een Luchthavenbesluit (LHB)?



Wat is het LHB?

In het luchthavenbesluit leggen we vast waar een luchthaven ligt, hoe lang en breed de landingsbaan is en welk luchtverkeer gebruik maakt van de luchthaven. In een luchthavenbesluit staan ook de regels en grenswaarden waaraan de luchthaven zich bij de exploitatie moet houden.

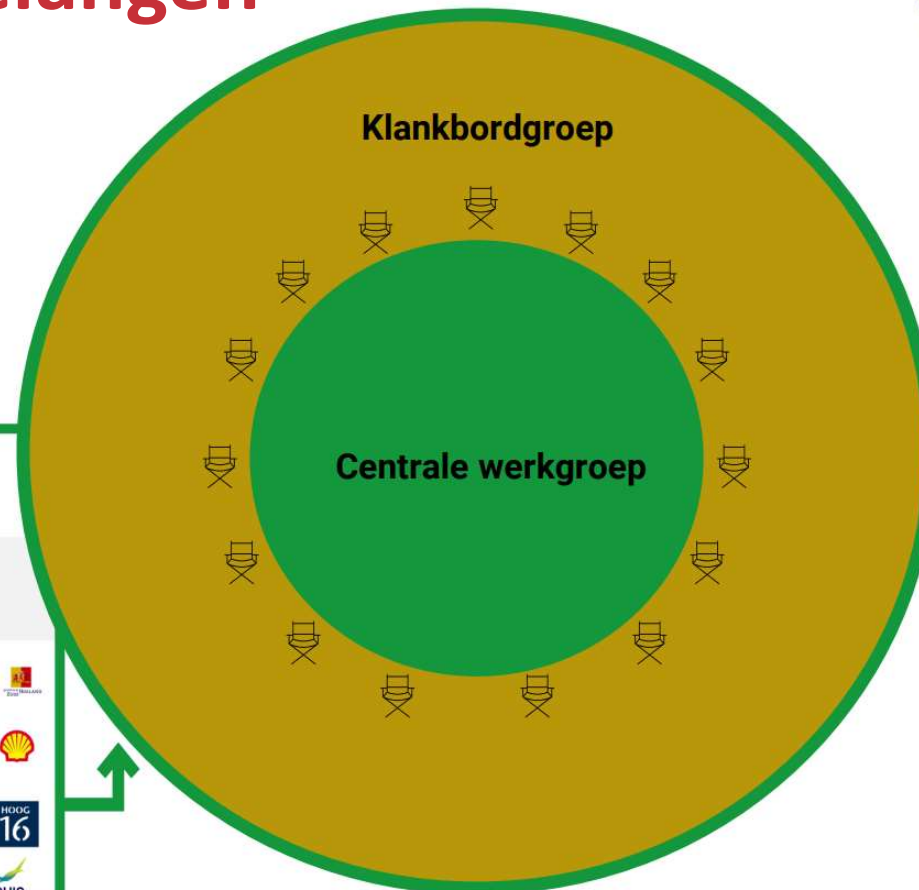
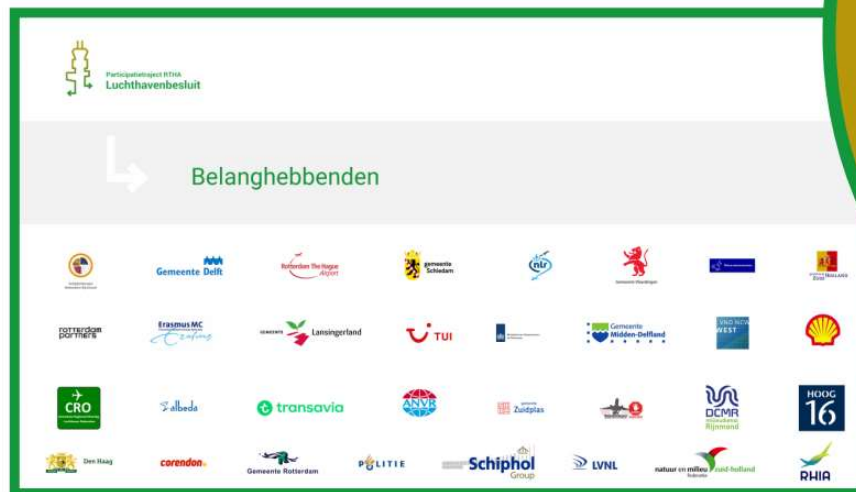
Waarom vraagt RTHA een nieuw luchthavenbesluit aan?

Tot 1 mei 2013 functioneerde RTHA op basis van een aanwijzingsbesluit vanuit de Luchtvaartwet. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenoemde omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart

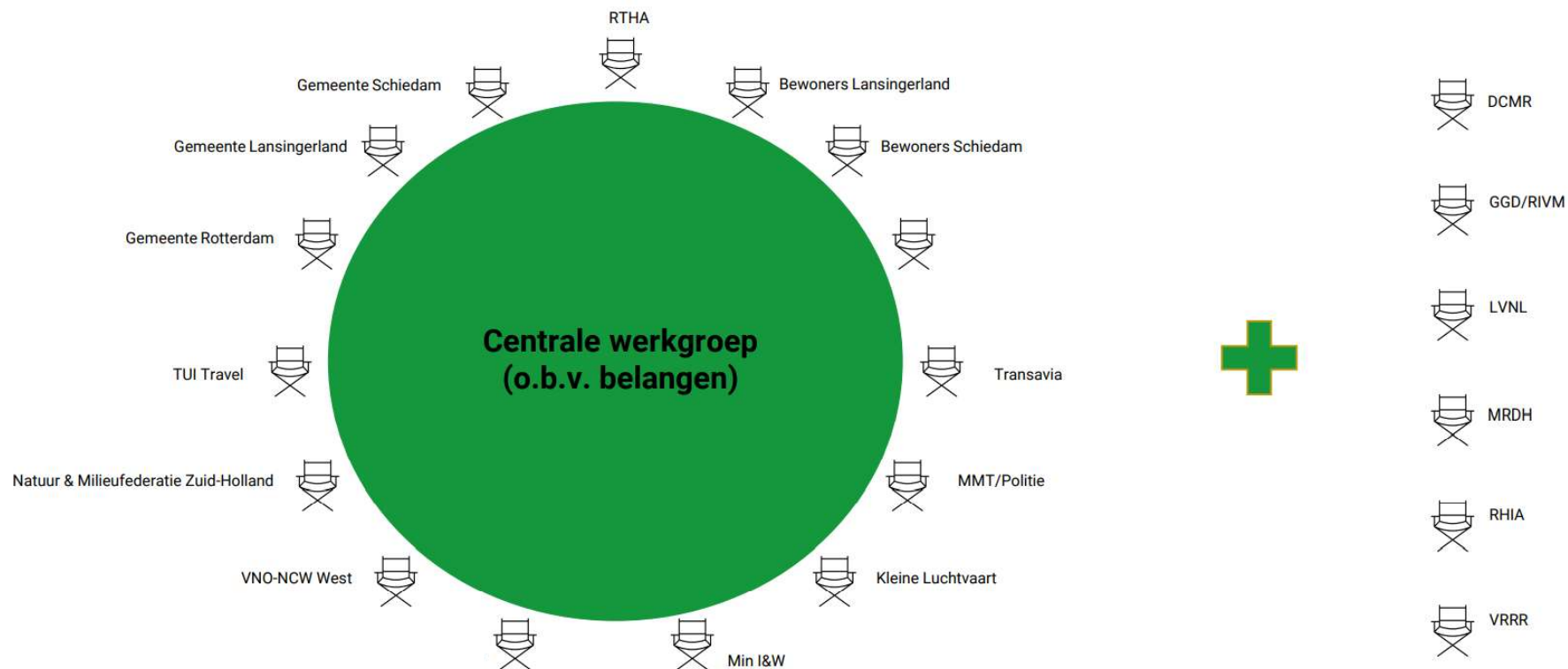
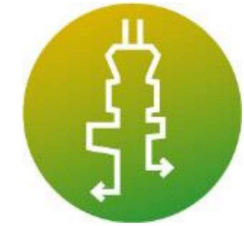
Participatietraject

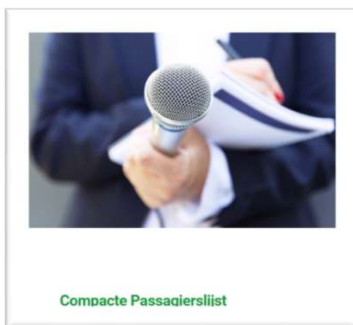
In goed overleg mét de omgeving en betrokken partijen op basis van 'mutual gains'

Vertrekpunt vanuit belangen



Dialogestructuur o.b.v. gelijkwaardigheid





PASSAGIERSLIJST

Van 33 betrokken partijen zijn alle belangen, knelpunten en kansen geïnventariseerd



VPP: VOORLOPIG PRODUCT

Publicatie van Voorlopig Pakket voor achterban consultatie. Elke partij geeft aan dat er meerwaarde in zit en een basis is om verder te gaan

OKTOBER 2020

JULI 2021

APRIL 2022

DECEMBER 2022

Verkenning

Fase 1:
Joint fact
finding

Fase 2:
Waarde
creatie

Fase 3:
Waarde
verdelen

Afronding &
documentatie

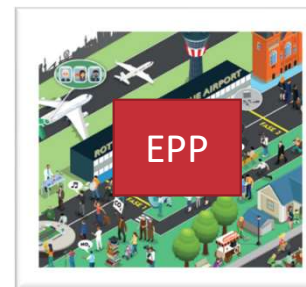
SPELREGELS

Omgangsvormen over o.a. samenwerking, respect, geheimhouding en media



JOINT FACT FINDING

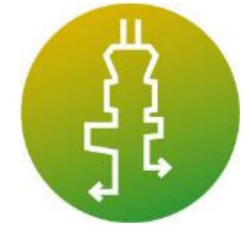
Gezamenlijk met alle betrokken partijen zijn onderzoeksvragen beantwoord om te starten vanuit gelijkwaardig kennisniveau



EIND PRODUCT

Het eindproduct is een gezamenlijk advies van de participanten, begeleidt door indicatieve geluidsberekeningen, een verslag van onafhankelijk proces begeleiding en annotaties

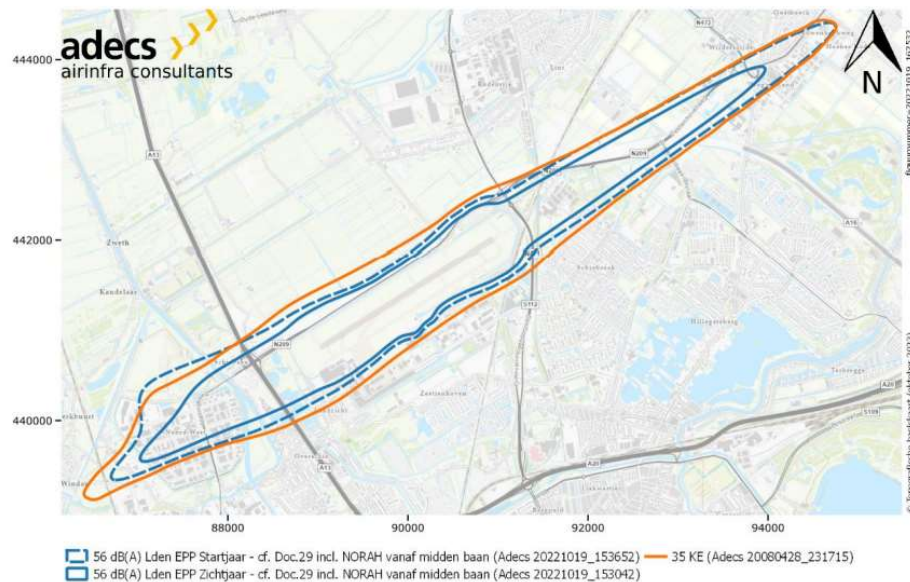
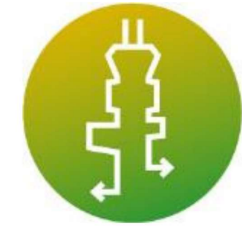
Uitkomst Eindproduct Participatietraject



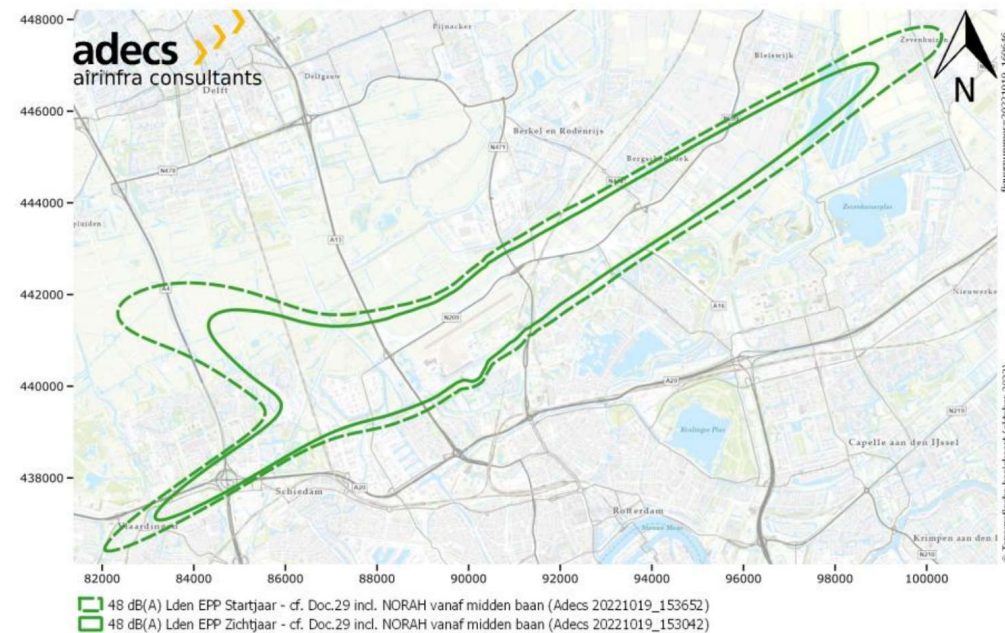
In hoofdlijnen is in het Eindproduct Participatietraject opgenomen:

- Minder hinder voor omwonenden is het uitgangspunt
- De openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd
- De ruimtelijke geluidscontour krimpt waardoor de omliggende gemeenten niet in hun woningbouwopgave beperkt worden
- Er komt een gescheiden gebruikruimte voor maatschappelijk verkeer en overig verkeer
- Nachtvluchten verminderen en de ruimte voor positievluchten neemt af
- De 'randen van de dag' worden beschermd: het aantal starts en landingen wordt bevroren en het gebruik van oudere vliegtuigtypes wordt verder ontmoedigd
- Mogelijke ontwikkelruimte moet verdiend worden door hinderreductie middels vlootvernieuwing van groot handelsverkeer en kan alleen plaatsvinden mits overige emissies afnemen en is mogelijk tussen 09:00-21:00u.

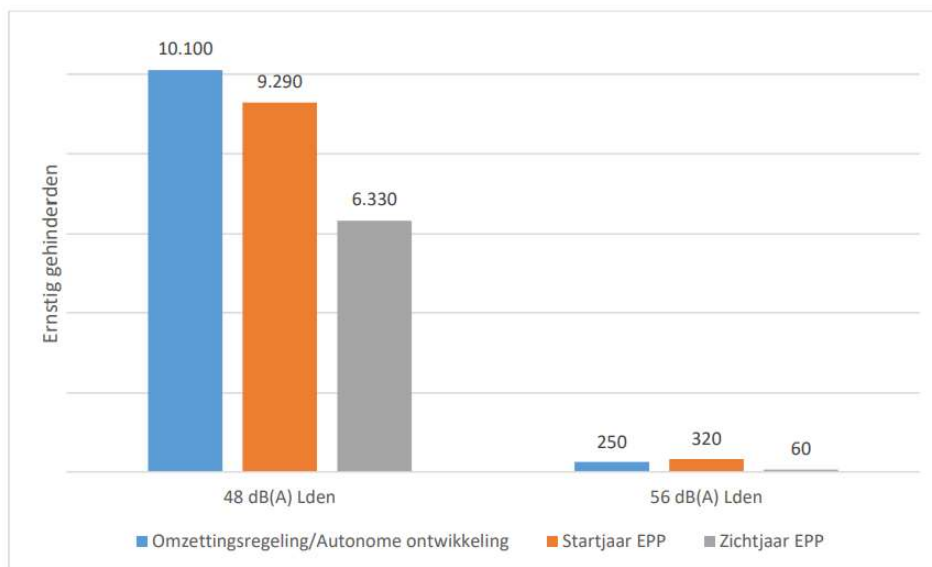
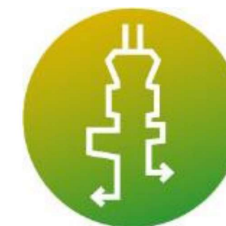
Geluidmodellen 56 dB(A) en 48 dB(A) Lden contour (Indicatief)



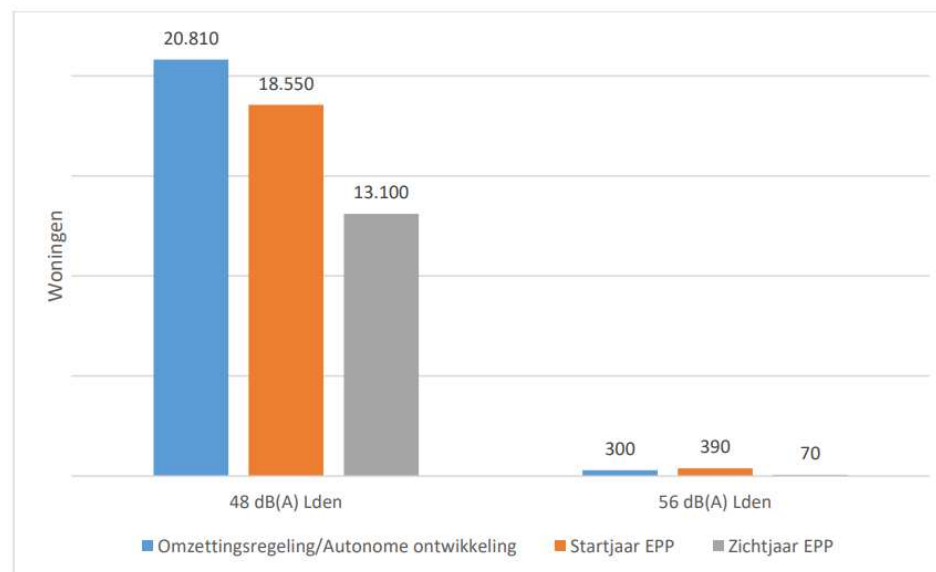
Figuur 18 Indicatieve 56 dB(A) Lden-geluidscontouren (Doc.29 + NORAH vanaf het midden van de start- en landingsbaan) startjaar EPP en zichtjaar EPP ten opzichte van het vigerende ruimtelijke beperkingengebied (35 Ke-contour).



Impact op woningen en ernstig gehinderden (Indicatief)



Figuur 19 Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 en 56 dB(A) Lden conform NRM.

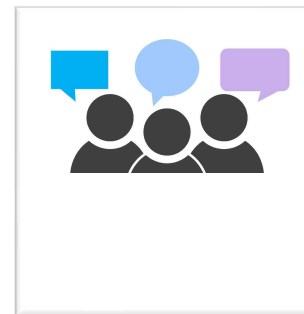


Figuur 20 Aantal woningen binnen de 48 en 56 dB(A) Lden conform NRM.



Inspraakmoment

Het ministerie van I&W zal de NRD ter inzage leggen. Partijen hebben een wettelijk termijn van 6 weken om een zienswijze in te dienen. Er komt ook een advies van de Cie m.e.r. Op basis van alle input zal het bevoegd gezag een advies geven aan RTHA over de NRD



Inspraakmoment

Dit is het tweede formele inspraakmoment. Het ministerie van I&W zal het MER en het ontwerp luchthavenbesluit ter inzage leggen. Partijen hebben een wettelijk termijn van 6 weken om een zienswijze in te dienen. De Cie m.e.r. zal ook hier advies op geven.

Januari 2023

Q1-Q4 2023

Medio 2024

Eind 2024

Notitie Reikwijdte
en Detail (NRD)

Milieu Effecten
Rapportage (MER)

Besluitvorming
luchthavenbesluit

Publicatie
luchthavenbesluit



Indienen NRD

Op basis van de input uit het participatietraject zal RTHA een Notitie Reikwijdte en Detail (NRD) indienen. Dit is de start van de formele aanvraag en dient de scope aan te geven van de onderzoeken en alternatieven



MER Procedure

De Milieueffecten rapportage onderzoekt de milieu impact van de scenario's zoals beschreven in het NRD. Daarnaast vinden er nog andere onderzoeken plaats.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Luchthavenbesluit

Het streven is dat het LHB eind 2024 gepubliceerd wordt. De beoogde startdatum voor het nieuwe LHB is 1 januari 2025. Er zullen hinderbeperkende maatregelen zowel direct als gefaseerd ingevoerd worden.

Bedankt

