



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

technische briefing Gemeenteraad Rotterdam

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport
inleiding

Ministerie IenW:

Marjan van Giezen, MT-lid

ACNL:

Gijs Hartzema

Ministerie IenW:

Sander Hartjes, coordinator geluid



technische briefing in drie onderdelen

1. kaders en proces van het luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (Ministerie van I&W)
2. slotallocatie (Airport Coordination Netherlands – ACNL)
3. vliegtuiggeluid (Ministerie van I&W)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

technische briefing Gemeenteraad Rotterdam

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

*deel 1: kaders en proces
(Marjan van Giezen, MT-lid voor regionale luchthavens)*



Inhoud

1. Wat regelt het luchthavenbesluit?
2. Wat regelt het luchthavenbesluit niet?
3. Kaders voor het luchthavenbesluit voor RTHA
4. Proces richting een luchthavenbesluit RTHA?
5. Schematische weergave proces RTHA



1. Wat regelt het luchthavenbesluit?

- In een luchthavenbesluit staat wat er op en bij een luchthaven wel en niet mag (regels en grenswaarden). Het gaat dan om bepalingen over (1) het luchtverkeer op de luchthaven en (2) de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven.
- De volgende zaken worden vastgelegd in een Luchthavenbesluit:
 - Luchthavengebied (waar ligt de luchthaven?)
 - Openingstijden / extensieregeling (onder welke voorwaarden en hoe vaak mag een vlucht 'te laat' binnen komen)
 - Maximale geluidbelasting (grenswaarden)
 - Waar er in de omgeving van de luchthaven wel, niet en onder voorwaarden gebouwd mag worden (en welk soort bebouwing), vanwege geluidbelasting en externe veiligheid
 - Andere ruimtelijke beperkingen vanwege vliegveiligheid (radar, communicatie etc.)



2. Wat regelt het luchthavenbesluit niet?

- In een Luchthavenbesluit kunnen geen afspraken worden neergelegd over bestemmingen, slots of over de verkeersverdeling. RTHA is een slot gecoördineerde luchthaven, waarvoor de slotregulering (onder andere door de EU-slotverordening) van toepassing is.
- Daarnaast geldt dat RTHA een openbare luchthaven is en de exploitant gebruikers niet zonder geldige reden mag weigeren van de luchthaven. In de Wet Luchtvaart is bepaald dat de exploitant verplicht is om luchthavenluchtverkeer toe te laten op de luchthaven. Die verplichting geldt niet voor circuitvluchten, oefenvluchten en proefvluchten.
- In de Wet luchtvaart is ook opgenomen dat de exploitant toestemming voor gebruik van de luchthaven kan weigeren om te voorkomen dat de grenswaarden voor geluid worden overschreden.



3. Kaders voor het luchthavenbesluit voor RTHA

- In de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn vier publieke belangen opgenomen die de kaders vormen voor de besluitvorming over het luchthavenbesluit:
 - Nederland veilig in de lucht en op de grond: in het luchthavenbesluit voor RTHA komt een aparte gebruiksruimte voor spoedeisend maatschappelijk verkeer
 - Nederland goed verbinden: RTHA is de uitwijkvluchthaven voor Schiphol en de ontwikkeling van RTHA past bij regionale ontwikkeling
 - Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving: bij RTHA wordt toegewerkt naar minder geluidbelasting, er komen minder nachtvluchten en minder verontreinigende stoffen
 - Nederland duurzaam: minder CO₂ uitstoot, onder meer door de invoering van een CO₂-plafond per vlucht

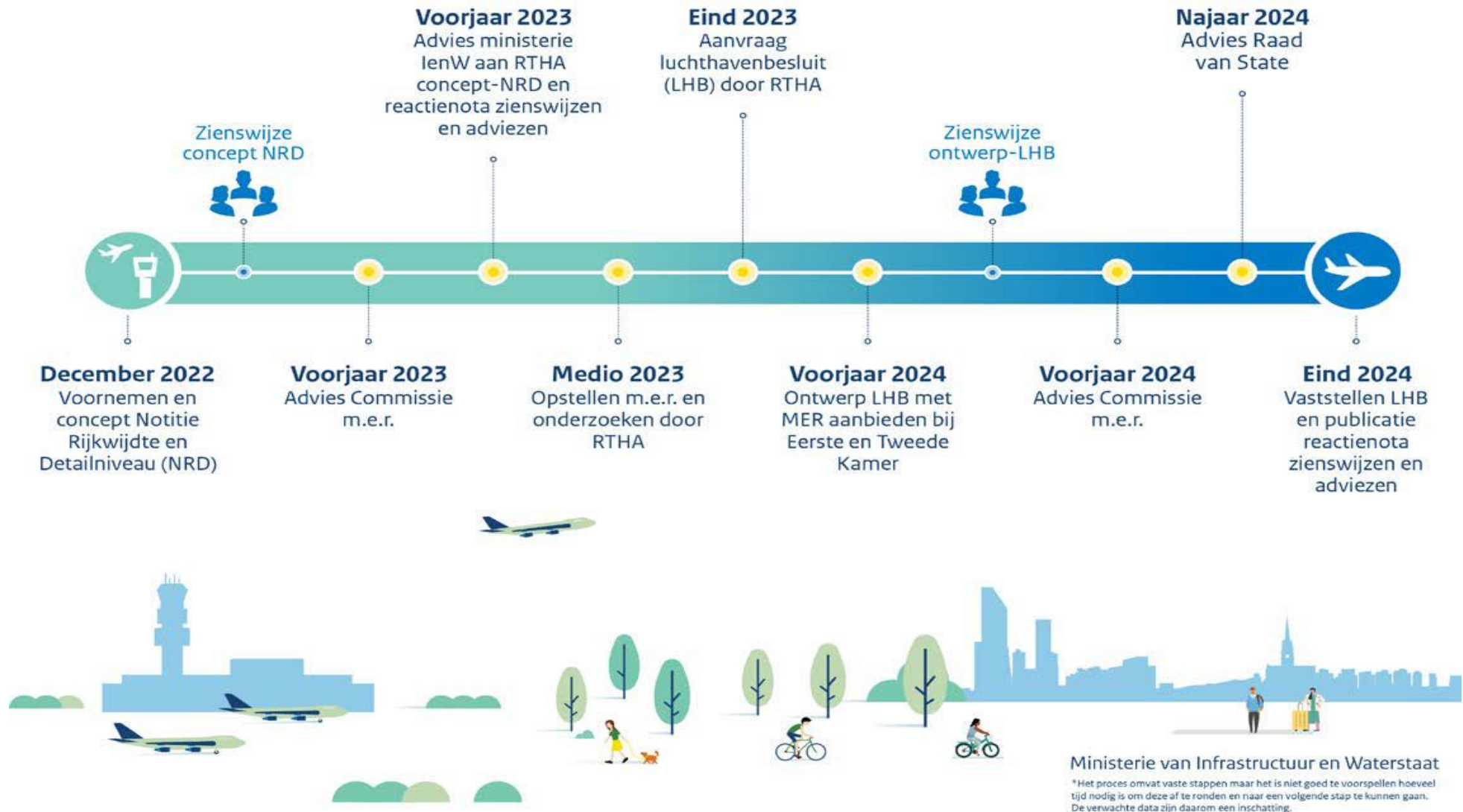


4. Proces richting een luchthavenbesluit RTHA?

- Regionale verkenning/participatietraject in opdracht van de luchthaven: is uitgevoerd
- Voornemen tot aanvraag van luchthavenbesluit door luchthaven bij ministerie: is ingediend.
- Uitvoeren analyses ter onderbouwing van de aanvraag, in elk geval:
 - Milieueffectrapport → onderzoek om alle relevante milieueffecten volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. Notitie reikwijdte en detailniveau worden ter inzage gelegd, mogelijkheid voor zienswijzen.
 - Economische onderbouwing → inzicht in vervoerprognoses, bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenexploitatie en de maatschappelijk-economische betekenis van de luchthaven(ontwikkeling).
- Aanvraag luchthavenbesluit door luchthaven bij ministerie inclusief onderbouwende studies.
- Bekendmaking ontwerp luchthavenbesluit door ministerie: mogelijkheid voor zienswijzen, advies Commissie voor de m.e.r., voorhang bij Eerste en Tweede Kamer, advies Raad van State
- Vaststelling definitieve Luchthavenbesluit.



5. schematische weergave proces RTHA





Airport Coordination Netherlands (ACNL)

- Introductie
- De organisatie ACNL
- De coördinatie door ACNL
- Facts Rotterdam The Hague Airport

- ACNL (voorheen: SACN) is in 1998 opgericht
- ACNL is sinds 1 april 2020 een publiekrechtelijk zelfstanding bestuursorgaan (ZBO)
 - Een organisatie die een overheidstaak uitvoert
 - Een organisatie die functioneel en financieel onafhankelijk is
- ACNL is organisatie bestaande uit 8 medewerkers.
- Een ZBO valt onder de Kaderwet ZBO's
 - Voor ACNL zijn artikel 21 en 22 uitgesloten
 - Onafhankelijkheid is hiermee vastgelegd
 - De Minister kan geen beleidsregels vaststellen voor ACNL
 - De Minister kan geen besluit van ACNL vernietigen

- Coördinatie vindt plaats conform:
 - EU slotverordening (EU 95/93)
 - Besluit slotallocatie
 - WASG (Worldwide Airport Slot Guidelines)
 - Lokale richtsnoeren
- De parameters voor coördinatie zijn vastgelegd:
 - Capaciteitsdeclaratie per luchthaven
- De capaciteitsdeclaratie wordt opgesteld door luchthavens en bevat parameters die gebaseerd zijn op:
 - Wetgeving
 - Vergunning/milieu eisen
 - Objectieve capaciteitsanalyse van de luchthaven

Airport Coordination Netherlands (3)



- ACNL coördineert de volgende luchthavens:
 - Amsterdam Schiphol Airport (EHAM/AMS) – sinds 1998
 - Eindhoven Airport (EHEH/EIN) – sinds 2004
 - Rotterdam The Hague Airport (EHRD/RTM) – sinds 2004
- Waarom is Rotterdam The Hague airport gecoördineerd?
 - EU 95/93 artikel 3 geeft hiervoor mogelijkheid bij congestie

- Jaarlijkse coördinatie bestaat uit 2 seizoenen:
 - Winter (laatste zondag van oktober tot laatste zondag van maart)
 - Zomer (laatste zondag van maart tot laatste zondag van oktober)
- Basis voor elk seizoen zijn de historische rechten
 - Vorig seizoen dient minimaal 80% realisatie gevlogen te zijn op serie niveau
 - Tijdens de COVID pandemie aangepaste realisatie grens
- Na toekenning historische rechten wordt de wachtlijst verwerkt
 - Prioriteiten eerst (50% new entrants / 50% yearround)
 - Daarna de andere verzoeken
 - Totdat de capaciteitslimiet is bereikt, de overige verzoeken blijven op de wachtlijst
 - Slots die terugkomen worden opnieuw gealloceerd in prioriteit van de wachtlijst.
- Regels voor slottoewijzing zijn voor alle gecoördineerde luchthavens gelijk

ACTIVITY	NW23/24 SC/152
SHL Deadline	17-Apr-23
Agreed Historics Deadline	04-May-23
Confirmation of final coordination parameters and details of available capacity	No later than 04-May-23
Initial Submission Deadline	11-May-23
SC Event Platform Customization	24-May-23
SC Event Platform calendar opened to coordinators to request meetings with airlines	30-May-23
SAL Deadline	No later than 01-Jun-23
SC Event Platform calendar opened to airlines to request meetings with coordinators	05-Jun-23
IATA Slot Conference	13-15 Jun 23
Series Return Deadline	15-Aug-23
Historics Baseline Date	31-Aug-23
Start Of Season	29-Oct-23

- Slottoewijzing volgt de mondiale jaarkalender
- SHL – Slot historic list
- SAL – Slot Allocation list
- HBD – Historic Baseline Date

- Dagelijkse slotallocatie en monitoring
- Vanaf HBD tellen wijzigingen mee in de realisatie norm (zogenaamde “use-it-or-lose-it” percentage)
- ACNL coördinatie op dagelijkse basis tijdens kantooruren. Voor sommige luchthavens staat auto coördinatie aan
- 24x7 web service beschikbaar
- Policy Rule Additional Allocation Criteria
 - Effective period of operation
 - Time spent on the waitlist
 - Type of consumer service and market
 - Connectivity
 - Competition
 - Environment

Coördinatie (4)

- Historische rechten berekening (voorbeeld winter seizoen):

		Week	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
Voorbeeld 1	HBD																							
	Actueel																							90%
Voorbeeld 2	HBD																							
	Actueel																							81%
Voorbeeld 3	HBD																							
	Actueel																							71%

Facts Rotterdam The Hague airport



- Aantal bewegingen handelsverkeer per seizoen volgens de afgegeven Capaciteitsdeclaratie van de luchthaven
- Capaciteit Winterseizoen (21 weken)
 - W22 bestaat uit 5.374 slots
- Capaciteit Zomerseizoen (31 weken):
 - S23 bestaat uit 11.995 slots
- 99% van de slots op RTM is historisch

Vragen?



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

technische briefing Gemeenteraad Rotterdam

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

deel 3: geluid

(Sander Hartjes, coördinator geluid)



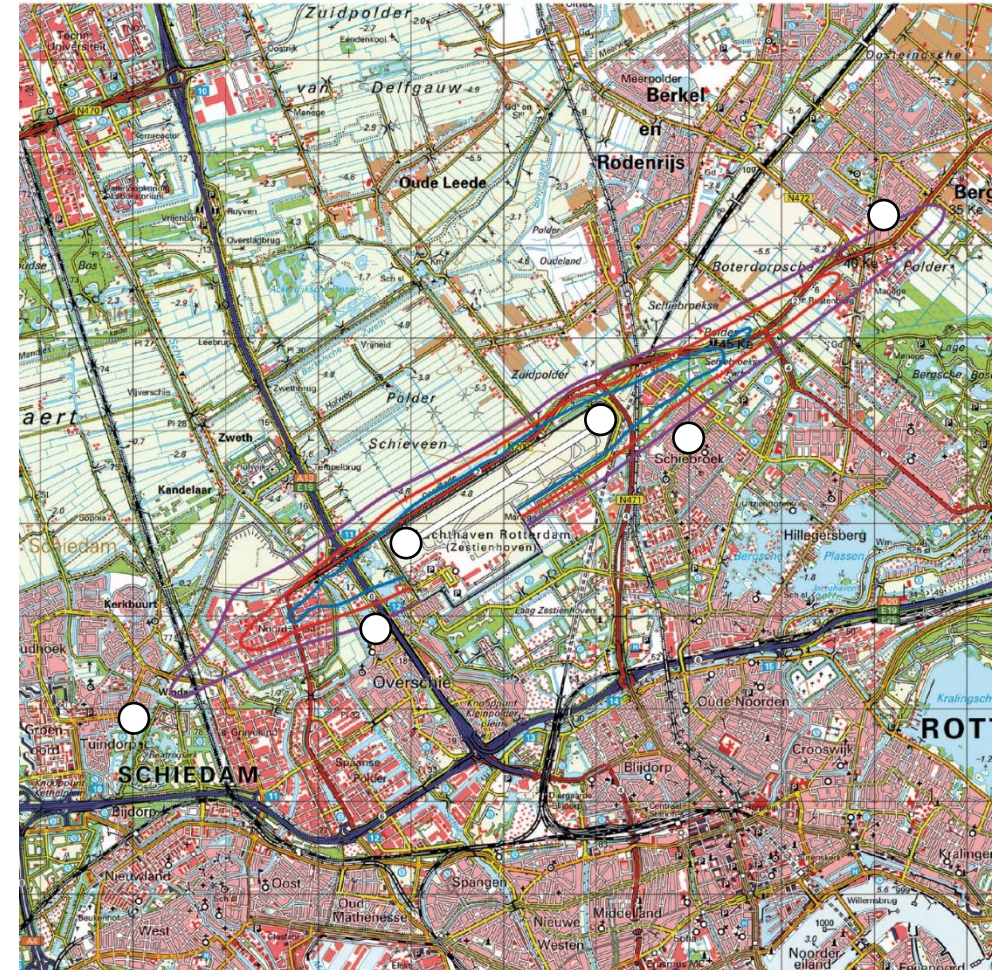
Grenswaarden voor geluid

- In het Luchthavenbesluit worden grenswaarden voor geluid opgenomen.
- Deze grenswaarden worden uitgedrukt in de geluidmaat L_{den} (day-evening-night noise level):
 - Dit is een geluidmaat voor de jaargemiddelde geluidbelasting
 - Er is sprake van een weging voor avond- (19.00-23.00) en nachtvluchten (23.00-07.00). Deze wegen zwaarder mee in de berekeningen
 - L_{den} is een Europese geluidmaat
- Het betreft een *berekende* geluidbelasting.



Grenswaarden en handhaving

- *Grenswaarden* worden gedefinieerd in *handhavingspunten*.
- Rond Rotterdam The Hague Airport zijn momenteel 6 handhavingspunten:
 - een op 100 m afstand van beide baankoppen;
 - vier in de omgeving van de luchthaven, daar waar de 35 Ke geluidcontour aaneengesloten woonbebouwing nadert/doorkruist.
- De grenswaarden en de ligging van de punten wordt in een MER bepaald, op basis van een prognose.
- De Inspectie Leefomgeving en Transport toetst jaarlijks of de gerealiseerde geluidbelasting binnen de grenswaarden blijft.
- De 35 Ke-contour geldt tevens als beperkingengebied voor woningbouw
 - Deze wordt in het Luchthavenbesluit vervangen door een 56 dB L_{den} -contour.





Rekenmodellen

- Momenteel wordt de geluidbelasting in de handhavingspunten bepaald met het Nederlands Rekenmodel (NRM).
- Dit model wordt vervangen door nieuwe rekenmethoden:
 - ECAC Doc29 voor het geluid van vastvleugelig verkeer.
 - NORAH voor het geluid van helikopterterverkeer.
- Dit biedt een kwaliteitsverbetering voor de berekening van vliegtuiggeluid:
 - Er wordt aangesloten op Europese rekenmethodes.
 - Verbetering van de bepaling van de overdracht van geluid.
 - Meer en nieuwere geluid- en prestatiegegevens.
- De grenswaarden in het Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport zullen met de nieuwe methodes bepaald worden.