Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

EINDPRODUCT

PARTICIPATIETRAJECT
NIEUW LUCHTHAVENBESLUIT RTHA

15 november 2022

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 4

BEGRIPPENLIJST 6

I. HINDERREDUCTIE - GELUID 8

1. Reductie van nachtvluchten 9

2. Reductie van hinder in de randen van de dag 11

3. Optimaliseren van vliegroutes 12

II. GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN 14

4. Verschillende gebruiksruimten binnen één geluidsruimte 14

5. Ontwikkelruimte groothandelsverkeer door hinderreductie 15

6. Zekerheid en voorspelbaarheid 17

III. OVERIGE BEPALINGEN 18

7. Geluidberekeningen en handhavingspunten 18

8. Ruimtelijke ordening en bouwplannen 18

IV. DUURZAAMHEID EN LUCHTKWALITEIT 20

9. Emissies 20

10. Innovaties 21

V. PROCES- EN BESTURINGSMODEL 22

VI. UITVOERING BINNEN EN BUITEN EEN LUCHTHAVENBESLUIT 23

INLEIDING

Achtergrond
Sinds 1 mei 2013 opereert Rotterdam The Hague Airport (RTHA) onder een zogenoemde omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling dient te worden vervangen door een geheel nieuw en volledig Luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Om te komen tot een gedragen Luchthavenbesluit heeft RTHA eind 2019 de ambitie uitgesproken om, voorafgaande aan het wettelijke traject, een voorkeursscenario op te stellen in samenwerking met haar omgeving. Hiervoor is een participatietraject georganiseerd onder leiding van onafhankelijke procesbegeleiding. Op 8 december 2020 is het traject middels een startbijeenkomst gelanceerd. Het voorliggende *EINDPRODUCT PARTICIPATIETRAJECT RTHA* (EPP) markeert, samen met enkele andere documenten, het einde van een intensief, participatieproces.

Status document
Participanten hebben gedurende het traject de ambitie gehad om toe te werken naar een toekomstscenario voor RTHA dat rekening diende te houden met alle geïdentificeerde belangen. Dat was een complex en intensief proces: enerzijds waren er meerdere gemeenschappelijke belangen, maar anderzijds ook belangen die diametraal tegenover elkaar stonden. Het EPP vormt het eindverslag van dit proces. Het is een document geworden waarin de belangen, standpunten en meningen van deelnemende partijen naar voren komen. Op sommige onderdelen is er consensus maar niet op het totaalpakket. In dit EPP is getracht vast te leggen waar overeenstemming is en waar ook niet, met als doel dat RTHA het EPP kan gebruiken als leidraad bij de in te dienen aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit (LHB).

Het doorlopen participatietraject en de daaruit voortvloeiende documentatie, waaronder dit EPP, vervangt of beperkt op geen enkele wijze de mogelijkheid om als participant individueel of georganiseerd, een zienswijze in te dienen gedurende het wettelijke proces bij aanvraag van een LHB.

Leeswijzer
Dit EPP dient gelezen te worden als een advies aan RTHA. Op sommige onderdelen wordt dat advies door alle participanten ondersteund en op sommige onderdelen slechts door een aantal. Daar waar teksten de indruk wekken dat het een afspraak, besluit of akkoord betreft dient in ogenschouw te worden genomen dat het EPP een waardevol eindrapport is, maar op geen enkele wijze als formele overeenkomst kan worden aangemerkt.

Het participatietraject heeft duidelijk blootgelegd dat in een luchthavenbesluit alles met alles verweven is. De ene maatregel kan onmogelijk los worden gezien van de andere; het gaat uiteindelijk om het totaalpakket. In beginsel treden de in dit document beschreven maatregelen direct in bij de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, tenzij een overgangsperiode voor die betreffende maatregel is beschreven. Het streven is dat het luchthavenbesluit per 1 januari 2025 in werking treedt met als zichtjaar 2035.

Documentatie
Het EPP is onderdeel van een bredere set aan documenten waarmee het Participatietraject RTHA wordt afgerond. Het EPP zelf is geschreven voor en door participanten. Daarnaast is er door de onafhankelijke procesbegeleiding een chronologisch verslag gemaakt van het traject. Adecs Airinfra heeft in een technische analyse een beeld geschetst van het EPP en de daarin opgenomen maatregelen. Tenslotte hebben verschillende participanten de wens geuit om, samen met de publicatie van het EPP een individuele reflectie beschikbaar te stellen.

Voorgaande documenten zijn eigenstandig leesbaar, maar integraal onderdeel van de afsluiting van het participatietraject.

Participanten
Vanwege het grote aantal participanten, de complexiteit van het dossier en het hoge detailniveau, is gekozen voor een dialoogstructuur met een centrale werkgroep en een klankbordgroep. Uitgangspunt was dat in de centrale werkgroep alle geïdentificeerde belangen goed waren vertegenwoordigd en dat een gebalanceerde dialoog kon worden gevoerd. De centrale werkgroep is primair verantwoordelijk geweest voor het opstellen van het EPP. De leden van de klankbordgroep zijn op gezette momenten bijgepraat over het proces, de vorderingen en gemaakte keuzes. Zij konden invloed uitoefenen op het resultaat tijdens meerdere bijeenkomsten en via leden van de centrale werkgroep.

De volgende partijen hebben het volledige participatietraject deelgenomen en in meer of minder mate een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het EPP:

Albeda College
ANVR
Bewonersvertegenwoordiging Lansingerland
Bewonersvertegenwoordiging Schiedam
Corendon Dutch Airlines
Erasmus MC - Mobiel Medisch Team
Gemeente Delft
Gemeente Den Haag
Gemeente Gouda
Gemeente Lansingerland
Gemeente Midden-Delfland
Gemeente Pijnacker-Nootdorp
Gemeente Rotterdam
Gemeente Schiedam
Gemeente Vlaardingen
Gemeente Waddinxveen
Gemeente Zuidplas
Hoog 16Hoven Businesspark
Kleine luchtvaart (general- and business aviation)
Luchtverkeersleiding Nederland
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MRDH
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
Natuurmonumenten
Politie
Provincie Zuid-Holland
Rotterdam Partners
Rotterdam The Hague Airport
Rotterdam the Hague Innovation Airport
Royal Schiphol Group
Shell Nederland
Transavia
TUI
VNO-NCW West

Dikgedrukt zijn de partijen die deelnamen aan de centrale werkgroep.

Participanten zijn gedurende het traject op verschillende momenten ook met raad en daad bijgestaan door de volgende kennishoudende organisaties:

DCMR Milieudienst Rijnmond
GGD Rijnmond
Hogeschool van Amsterdam
Universiteit Twente
Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond

Kijk voor meer documentatie en achtergrondinformatie ook op www.luchthavenbesluit.nl

BEGRIPPENLIJST

In de fase van Joint Fact Finding hebben meerdere participanten aandacht gevraagd voor het belang van heldere definities en begrippen. Het uiteindelijke *EINDPRODUCT PARTICIPATIETRAJECT RTHA* (EPP) dient tenslotte ondubbelzinnig en goed uitlegbaar te zijn naar ieders achterban en mag geen ruimte laten voor (mis)interpretaties. Gezamenlijk vastgestelde definities helpen hierbij.

Contouren - Beperkingengebieden voor de ruimtelijke ordening. In het Luchthavenbesluit worden deze vastgelegd conform het besluit burgerluchthavens voor geluid en externe veiligheid.

Geluidscontouren - Voor RTHA worden drie geluidscontouren, uitgedrukt in Lden, gebruikt om met name beperkingen voor ruimtelijke ordening vast te leggen: De 70, 56 en 48 Lden-contour. Deze drie contourwaarden zijn vergelijkbaar met respectievelijk de 65, 35 en 20 Ke-contouren (kosteneenheden), die voor het wijzigingsbesluit voor RTHA uit 2010 gebruikt werden als geluidsmaat in plaats van Lden.[1]

Dag - Periode voor vliegtuigbewegingen die een start- of landingstijd hebben tussen 07:00 en 23:00 uur lokale tijd.

Gebruiksruimte - De ruimte die bepaalt hoeveel vliegverkeer per segment van de luchthaven gebruik mag maken op grond van wet- en regelgeving[2] vastgelegd in grenswaarden voor geluidsbelasting (in Lden) in de handhavingspunten. Deze grenswaarden stellen een maximum aan de geluidsbelasting die het vliegverkeer in een bepaald segment in een bepaald gebruiksjaar mag veroorzaken in die specifieke punten.[3]

Geluidsruimte - De geluidscontouren die bepaald zijn op basis van de hoeveel vliegverkeer van de luchthaven in alle gebruiksruimten (in Lden).

Groot handelsverkeer - Verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of andere commerciële vluchten, uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.

Hinder - Een gevoel van afkeer, boosheid, onbehagen, onvoldaanheid of gekwetstheid, dat optreedt wanneer een bron iemands gedachten, gevoelens of activiteiten beïnvloedt'.[4]

Spoedeisend verkeer - Vluchten van algemeen maatschappelijk belang ten behoeve van openbare orde, veiligheid of gezondheidszorg. Hieronder verstaan we spoedeisende hulpverlening ter bestrijding van brand, search and rescue-vluchten, traumavluchten en donorvluchten evenals de uitoefening van politietaken.

---

[1] https://www.clo.nl/indicatoren/nl2162-woningbouw-en-hinder-rond-regionale-luchthavens

[2] wetten.nl - Regeling - Wet luchtvaart - BWBR0005555 (overheid.nl)

[3] Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst 30452-3.html

[4] Gezondheidsraad, 1999

Nacht - Periode voor vliegtuigbewegingen die een start- of landingstijd hebben tussen 23:00 en 06:59 uur lokale tijd.

Nachtstraffactor - Ook wel etmaalweegfactor genoemd. Bij de geluidsberekening in de Europese geluidsmaat Lden wordt in de avond en de nacht bij de geluidsbelasting respectievelijk 5 en 10 dB(A) opgeteld. De reden hiervoor is dat een bepaald geluidsniveau in de avond en de nacht door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid van overdag. Dit resulteert erin dat een vlucht in de avond en nacht respectievelijk 3,16 en 10 keer zo zwaar wordt meegeteld als een vlucht overdag. De nachtstraffactor overdag (Day, 07:00-18:59) bedraagt 1, avond (Evening, 19:00-22:59) bedraagt 3,16 en in de nacht (Night, 23:00-06:59) bedraagt deze 10.

Overig verkeer - Al het verkeer buiten groot handelsverkeer en/of spoedeisend verkeer en politievluchten. Bijvoorbeeld (niet-limitatief) business aviation, corporate aviation, general aviation, regeringsvluchten, militaire vluchten en medische vluchten niet vallende onder het spoedeisend verkeer.

Vliegtuigbeweging - De aankomst of het vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven. Een vliegtuig dat een luchthaven bezoekt, genereert dus altijd twee vliegtuigbewegingen: een landing en een start.[5]

[5] https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/Aircraft_movement

SAMENVATTING

Deze samenvatting is op hoofdlijnen en kan niet los van de nuance en onderbouwing opgenomen in dit document geïnterpreteerd worden.

	Huidige omzettingsregeling	Eindproduct
Openingstijden	1. RTHA is 24/7 geopend en is uitwijkluchthaven 2. Groothandelsverkeer wordt uitsluitend gepland van 07:00 tot 23:00 uur. Vertraagde vluchten zijn mogelijk tot 01:00 uur. 3. Positievluchten zijn mogelijk vanaf 06:00 uur. 4. Business aviation heeft geen restricties en mogen 24/7 vliegen	1. RTHA blijft 24/7 geopend en uitwijkluchthaven 2. Groothandels verkeer wordt uitsluitend gepland van 07:00 tot 23:00 uur. Vertraagde vluchten zijn mogelijk tot 01:00. 3. Positievluchten zijn mogelijk vanaf 06:30 4. Business aviation heeft een aangescherpt nachtregime.
Nachtvluchten	Onbeperkt aantal nachtvluchten mogelijk binnen bovengenoemde tijdsbeperkingen	Afbouw tot halvering van aantal nachtvluchten voor groothandelsverkeer als gevolg van vertragingen na 23:00 uur in 2030.
Randen van de dag	Geen bepaling voor de randen van dag	• Bevriezen van het aantal slots (10) voor groothandelsverkeer in de randen van de dag 07:00-08:30 en 21:00-23:00 • Ochtend alleen mogelijk om te starten, avond alleen landen voor groothandelsverkeer • Mogelijke extra vluchten alleen tussen 09:00 en 21:00 • Gefaseerde invoer van verbod op starten niet geluidsarme toestellen in ochtend (vlootvernieuwing)
Geluidcontour	De geluidscontour met wettelijke beperking ruimtelijke ordening is vastgelegd op 35 Ke	De contour met wettelijke beperkingen ruimtelijke ordening 56 Lden blijft binnen de huidige 35 Ke contour (o.b.v. het uitgangspunt dat woningbouwplannen rondom 35 Ke nog steeds ontwikkeld kunnen worden).
Gebruiksruimte en handhavings-punten	Er is één gebruiksruimte voor alle type verkeer. Er zijn 6 handhaving punten die het huidige verkeer begrenzen	Er zijn twee separate gebruiksruimte: 1. Spoedeisend verkeer 2. Overige verkeer Per gebruiksruimte zal er een nieuwe set aan handhavingspunten ontwikkeld worden
Ontwikkel-ruimte	• Bij vlootvernieuwing zal alle gebruiksruimte die vrij komt volledig ingevuld kunnen worden met extra vluchten. Dit kan leiden tot enkele tienduizenden extra vliegtuigbewegingen in 2035. • Dit mag plaatsvinden tussen 07:00 en 23:00	• Bij vlootvernieuwing wordt de maximale gebruiksruimte begrensd en de rest komt te vervallen ten gunste van de omgeving. Het plafond is maximaal 8.760* extra vliegtuigbewegingen in 2035. • Dit mag alleen plaatsvinden tussen 09:00 en 21:00
Emissies	Er gelden geen overige grenswaarden anders dan geluid	Emissies mogen niet toenemen. Er wordt aangesloten bij landelijk trajecten zoals CO_2 plafond en wnb-vergunning
General aviation	Lesvluchten mogelijk op beperkte tijden in de week en op de dag	Huidige regime blijft gelijk. Onderzoek naar verhogen circuithoogte om hinder te beperken.

***** Let op: dit is het maximale plafond. Daadwerkelijke invulling afhankelijk van overige emissiegrenswaarden

I. HINDERREDUCTIE - GELUID

In het participatietraject Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (hierna te noemen: het participatietraject) stond met name het thema hinderreductie van geluid centraal, waarbij vooral aandacht was voor de berekende- en beleefde of ervaren hinder. Waarden als betrouwbaarheid, handhaafbaarheid en controleerbaarheid zijn daarbij belangrijk. De meeste geluidshinder van vliegverkeer wordt ervaren in de nacht (tussen 23:00 en 07:00 uur), in de randen van de dag (07:00 – 08:00 uur en 22:00 – 23:00 uur) en bij (het afwijken van) de routestructuur van het vliegverkeer. In het licht hiervan worden de onderstaande maatregelen voor reductie van de geluidhinder voorgesteld.

1. Reductie van nachtvluchten

a. Maximum aantal vertragingen groothandelsverkeer na 23:00 uur

Het aantal vertragingen na 23:00 uur voor het groothandelsverkeer wordt in 2030 minimaal gehalveerd ten opzichte van het gebruiksjaar 2019. Het reductiemodel is weergegeven in Tabel 1. Om luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te bieden hun vluchtschema's en planning hierop aan te passen wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak, met vaste aantallen per jaar en maxima per maand, zoals uitgewerkt in onderstaande tabel. Op deze manier is het voor de Inspectie Leefomgeving en Transport ook mogelijk om toezicht te houden en te handhaven.

Tabel 1: Reductiemodel quota vertragingen groothandelsverkeer

Afbouw nachtvluchten	Maximum voor een maand	Maximum per gebruiksjaar
Referentie 2019	64	373
Per 1 november 2025	50	300
Per 1 november 2026	45	270
Per 1 november 2027	40	240
Per 1 november 2028	35	210
Per 1 november 2029	30	180

Participanten realiseren zich dat een beperkte vertragingsuitloop voor luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk blijft vanwege onverwachte omstandigheden zoals weersomstandigheden en stakingen.

Verschillende participanten hebben de behoefte uitgesproken om een grens te stellen aan de openstelling van de luchthaven in de nacht voor groothandelsverkeer en om geen vertraagde vluchten na 01:00 uur te laten landen op RTHA, ongeacht de reden: een volledige nachtsluiting. Dit kan echter leiden tot extra positievluchten in de vroege ochtend. Vertraagde vliegtuigen moeten dan namelijk uitwijken naar een andere luchthaven en vóór het geplande vertrek op RTHA weer naar RTHA teruggekeerd zijn. Dit zorgt voor operationele verstoringen in vliegschema's, inzet van personeel en ongemak voor reizigers. Andere participanten verkiezen daarom een aantal vertraagde vluchten na 01:00 uur boven de nadelige gevolgen van mogelijk extra positievluchten met bijbehorende emissies en hinder. RTHA wordt gevraagd om hier zorgvuldig naar te kijken bij een in te dienen aanvraag Luchthavenbesluit en daarin een keuze te maken.

b. Positievluchten

Het is ongewenst dat positievluchten historische rechten creëren. Partijen delen de wens om het aantal positievluchten zo beperkt mogelijk te houden, maar er wordt geen maximum aantal positievluchten vastgesteld. De nadelige gevolgen van eventuele positievluchten in het kader van emissies, geluid en andere overlast zal op nationaal niveau bekeken moeten worden en beperken zich niet tot RTHA. Indien oplossingen zich aandienen zou daar, volgens participanten, op nationale wijze invulling aan gegeven moeten worden.

De positievluchten mogen vanaf 06:30 uur binnen komen in plaats van de huidige 06:00 uur. Positievluchten in de ochtend (tussen 06:30 en 08:30 uur) zijn incidenteel van aard en mogen geen terugkerend karakter hebben.

Het 'maximum aantal vertragingen groothandelsverkeer na 23:00 uur' en 'positievluchten' zijn, zoals hiervoor uitgelegd, nauw met elkaar verbonden. Als oplossingsrichting wordt een mechanisme voorgesteld waarin luchtvaartmaatschappijen bij een vertraagde vlucht bovenop de in de tabel genoemde aantallen, een financiële bijdrage moeten leveren aan een op te richten leefbaarheidsfonds. Een dergelijk leefbaarheidsfonds heeft daarbij als doel om maatregelen rondom hinderreductie voor mens, dier en natuur te kunnen leveren en hier financieel aan bij te kunnen dragen. Juridische toetsing laat echter zien dat een systeem op basis van bijdragen in een fonds niet kan dienen als handhavingsinstrument en daarmee geen vervanging vormt van het voorgenoemde systeem met quota per maand en jaar voor handhaving door de ILT. Een combinatie van de twee systemen zou wel overwogen kunnen worden door RTHA. RTHA wordt daarom gevraagd dit nader uit te werken met de luchtvaartmaatschappijen.

c. Nachtregime voor business aviation en overig verkeer

RTHA is de enige luchthaven in Nederland waar businessjets momenteel in de nacht mogen starten en landen. Hiermee wordt de wereldwijde bereikbaarheid van Nederland in de nacht voor dit segment nu gegarandeerd. De businessjets zorgen echter, ondanks het kleine formaat, voor hinder en worden dikwijls verward met vliegtuigen voor groothandelsverkeer. Nachtrust van de directe omgeving en voorspelbaarheid voor flora en fauna zijn van belang voor participanten. Sommige participanten hebben om die reden een voorkeur voor een algehele nachtsluiting. Andere participanten stellen voor dat er door de business aviation tussen 00:00 en 06:00 uur niet *gestart* mag worden en dat Europees verkeer tussen 02:00 en 06:00 uur niet mag *landen*. Er zijn tussen 02:00 en 06:00 dan uitsluitend landingen toegestaan voor intercontinentaal verkeer met als eindbestemming RTHA. Op deze wijze wordt nachtelijk verkeer en daarmee de hinder en slaapverstoring verder beperkt, maar blijft RTHA bereikbaar voor op RTHA gestationeerde toestellen. In aantallen moet hierbij gedacht worden aan circa 25 vluchten op jaarbasis. Goede communicatie met de omgeving over, met name nachtelijke, vliegtuigbewegingen van business aviation kan bovendien bijdragen aan meer wederzijds begrip.

d. Overige voorstellen nachtverkeer

Voor spoedeisend verkeer worden geen beperkingen in de nacht opgelegd, vanwege het maatschappelijke belang en de operationele inzetbaarheid. Het gebruik van dit verkeer in de nacht moet passen binnen de apart vast te stellen gebruiksruimte voor spoedeisend verkeer. Afgesproken is dat bij spoed de vlucht naar het incident rechtstreeks mag plaatsvinden, bij terugkeer naar de luchthaven (als er geen sprake is van spoed) zal er gebruik worden gemaakt van de afgesproken routes. Indien er sprake is van een voornemen tot stationering (anders

dan incidenteel gebruik) van nieuwe gebruikers dan zal er in overleg met betrokken ministeries een besluit genomen worden.
RTHA blijft als uitwijkluchthaven (primair van Schiphol) beschikbaar voor landingen van vliegtuigen in nood. Vluchten ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening (ook als ze niet onder de definitie van spoedeisend verkeer vallen) mogen altijd aankomen op RTHA en aan hen worden geen beperkingen opgelegd. Dat geldt ook voor spoedeisende vluchten voor het transport van zieken, gewonden, organen of medische hulpmiddelen (ook als deze niet onder de definitie van spoedeisend verkeer vallen). Dit verkeer valt binnen de gebruiksruimte die voor het overige verkeer wordt vastgelegd in het Luchthavenbesluit.

Aan regeringsvluchten worden dezelfde rechten en plichten opgelegd als aan de business aviation. Militaire vluchten zijn in de nacht niet toegestaan.

2. Reductie van hinder in de randen van de dag

a. Vlootvernieuwing

Om de geluidsbelasting in de vroege ochtend te verminderen wordt vanaf 25 oktober 2026 tussen 07:00 uur en 07:15 uur alleen nog gestart met de nieuwste stillere toestellen. Starten met oudere vliegtuigtypes is dan niet meer mogelijk in dit tijdblok (zie onderstaande uitwerking indeling vliegtuigtypes). Over de gevolgen die met de inzet van stillere vliegtuigen samenhangen is in het hoofdstuk gebruiksruimte een en ander opgenomen. De periode dat alleen met stillere vliegtuigen mag worden gevlogen wordt gefaseerd uitgebreid, zoals uitgewerkt in onderstaande Tabel 2.

Tabel 2: Starttijden per vliegtuigtype

Referentie 2019	Alle toestellen	Vanaf 07:00 uur starten
Vanaf 25 oktober 2026	Restricties toestellen	Vanaf 07:15 uur starten
Vanaf 28 oktober 2029	Restricties toestellen	Vanaf 07:45 uur starten
Vanaf 27 oktober 2033	Restricties toestellen	Vanaf 08:30 uur starten

Doordat RTHA de thuisbasis is voor een groot deel van de vloot die in de vroege ochtend start heeft vlootvernieuwing ook effect op andere delen van de dag omdat het betreffende vliegtuig in beginsel meerdere slagen via RTHA maakt.

Conform internationale wet- en regelgeving heeft de luchthaven 2 IATA seizoenen (ca. één gebruiksjaar) nodig om bovengenoemde maatregel in te voeren en al haar gebruikers tijdig te informeren. Het bovengenoemde tijdspad gaat uit van inwerkingtreding van het LHB per 1 januari 2025 en kan bij vertragingen in het besluitvormingsproces rondom het luchthavenbesluit dus afwijken.

Voor het onderscheid in geluidsklasse van vliegtuigtypes wordt gebruikt gemaakt van internationaal erkende certificering, nl. ICAO's Annex 16 – Environmental Protection – Volume I – Aircraft Noise[6]. Voor het beperken van geluidhinder zijn verschillende categorieën vliegtuigen vastgelegd.

De hiermee corresponderende ICAO certificeringen zijn:

[6] Annex 16 - Environmental Protection - Annexes | ICAO Store

- ICAO hoofdstuk 14 gecertificeerde vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 21 EPN dB;
- ICAO hoofdstuk 4 gecertificeerde vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 21 EPN dB;
- ICAO hoofdstuk 3 gecertificeerde vliegtuigen waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 21 EPN dB;

Onder de bovengenoemde classificaties vallen momenteel de volgende vliegtuigtypes die op RTHA al voorkomen of kunnen voorkomen:

- Boeing 737 Max
- Airbus A320 Neo
- Embraer E2 jet
- Airbus A220

b. Bevriezen aantal vluchten randen van de dag

Het aantal slots in de randen van de dag wordt bevroren op basis van het gebruiksjaar 2019. Dit zijn per dag maximaal 10 starts tussen 07:00 – 08:30 en 10 landingen tussen 21:00 – 23:00. Hierdoor kan er geen uitbreiding plaatsvinden van gestationeerde vliegtuigen op RTHA. Dit draagt bij aan de voorspelbaarheid en laat zien dat ongeclausuleerde groei in de luchtvaart en dan in het bijzonder in de randen van de dag niet meer aan de orde is. Dit is exclusief positievluchten.

c. Vroege ochtend alleen starten, late avond alleen landen

Stijgende vliegtuigen zorgen voor meer geluidoverlast dan landende vliegtuigen. Om die reden mogen tussen 21:00 uur en 23:00 uur alleen nog vliegtuigen voor groothandelsverkeer landen en in de ochtendpiek (07:00 uur en 08:30 uur) alleen nog vliegtuigen voor groothandelsverkeer starten, met uitzondering van positievluchten.
Een aantal participanten gaf aan de openingstijden verder te willen beperken. De aanvangstijd van 07:00 uur kan vanwege het bestemmingennetwerk en benodigde tijd voor uitvoeren van de vliegoperatie niet later worden. Dit is door de luchtvaartsector onderzocht maar bleek voor hen niet haalbaar.

d. Onderzoek mogelijkheid starten in één richting

Om hinder te reduceren in het eerste uur, wordt voorgesteld om samen met de luchtverkeersleiding te onderzoeken of, indien de windrichting het toelaat, uitsluitend te starten in één richting mogelijk is, om woonkernen en recreatiegebieden op verschillende dagen te ontlasten. Indien blijkt dat dit leidt tot meer afwijkingen vanwege interferentie met Schiphol verkeer dan zal deze maatregel niet worden doorgevoerd. Sommige participanten betwijfelen of deze maatregel tot minder hinder zal leiden, ook dit moet worden onderzocht.

3. Optimaliseren van vliegroutes

a. Routeafwijkingen

Een belangrijke bron van hinder wordt veroorzaakt door van de route afwijkende vliegtuigen door interferentie van Schipholverkeer. Luchtverkeersleiding Nederland heeft zich gecommitteerd hier verbeteringen in aan te brengen. In de zomer van 2022 heeft de eerste pilot plaats gevonden. Voor afwijkend verkeer worden alternatieve vaste routes onderzocht en

in gezamenlijk overleg besloten of deze worden ingevoerd. Hierbij wordt opgemerkt dat ondanks vaste routes er altijd een tolerantiegebied is.
Een en ander moet worden bezien in het licht van de nationale luchtruimherziening. Afspraken over routes bij terugkeer van het spoedeisend verkeer om hinder te beperken: zo veel mogelijk gespreid en zo min mogelijk over geluidgevoelige gebieden, bij voorkeur vastgelegd in een nog nader te bepalen besluit, regeling of convenant.

Partijen in de Rotterdam regio vragen al langer aandacht voor de ervaren hinder en bijkomende problematiek ten gevolge van de interferentie Schipholverkeer en RTHA-verkeer. Er klinkt unaniem een sterke wens richting luchtverkeersleiding en bevoegd gezag om de mogelijkheden tot beperken interferentie Schipholverkeer en RTHA-verkeer te laten onderzoeken, uitwerken en implementeren in luchtruimherziening.

b. Routes klein verkeer
Naast de hinderreductie maatregelen die in het LHB opgenomen dienen te worden, zijn er aanvullende voorstellen gedaan die het doel hebben de hinder te reduceren. De wens is uitgesproken om lesvluchten van general aviation uit te kunnen voeren op een hoger circuit (1.000 ft) ten behoeve van hinderreductie voor de directe omgeving. Via een pilot met monitoring en evaluatie kan het effect van deze maatregel worden beoordeeld. Het bevoegd gezag wordt verzocht er op toe te zien dat LVNL deze maatregel doorvoert. Militaire lesvluchten zijn niet meer mogelijk op RTHA. Dit gebeurde in de praktijk al niet meer en wordt in het LHB formeel bekrachtigd.

II. GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN

4. Verschillende gebruiksruimten binnen één geluidsruimte

Op dit moment geldt er op RTHA één gebruiksruimte voor spoedeisend verkeer, groothandelsverkeer, business aviation en general aviation. Spoedeisend verkeer op RTHA maakt in de huidige situatie gebruik van de, op grond van de Omzettingsregeling, beschikbare geluidsruimte die zij deelt met al het andere verkeer. Omdat het nachtelijk verkeer van met name de traumahelikopter de afgelopen jaren is toegenomen, neemt het relatieve aandeel van spoedeisend verkeer binnen de kaders van de huidige omzettingsregeling toe.

De twee verkeerssegmenten zijn compleet verschillend: het groothandelsverkeer is redelijk stuurbaar en voorspelbaar en werkt met historische rechten en een geprognotiseerde capaciteitsdeclaratie. Het spoedeisend verkeer is daarentegen incident gedreven en niet te sturen door de luchthaven. Het vastleggen van een aparte gebruiksruimte voor spoedeisend verkeer in het Luchthavenbesluit biedt voor de onvoorspelbaarheid en gebrek aan sturing op dit segment een oplossing. In de Wet luchtvaart is aangegeven dat een aparte gebruiksruimte vastgelegd kan worden. Het Rijk heeft in de Luchtvaartnota aangegeven van deze optie gebruik te willen maken. Gezien het feit dat de wettelijke geluidberekeningsnormen (van Lden naar Ke) en methodes (van NRM naar Doc29 i.c.m. NORAH) met het nieuwe luchthavenbesluit veranderen, wordt er niet gesproken over ‘het splitsen van de geluidsruimte’ maar van het ontwikkelen van twee aparte gebruiksruimtes. Het nieuwe luchthavenbesluit is de uitgelezen kans om te bekijken wat de twee segmenten nodig hebben om te kunnen functioneren.

a. Spoedeisend verkeer

Gezien het belang van spoedeisend verkeer, worden op RTHA bij voorkeur geen beperkingen gesteld aan deze gebruiksruimte, maar met het oog op hinderbeperking wordt deze wel actief gemonitord. De ruimte die nodig is, wordt afgestemd op toekomstig gebruik op basis van een prognose voor het jaar 2035 voor dat verkeer. De politie en het Mobiel Medisch Teams (MMT) zetten zich actief in om hinder te beperken bij vluchten naar de luchthaven zolang dit niet ten koste gaat van de inzetbaarheid. Voor een eventuele nieuwe vloot is het MMT afhankelijk van het contract met de provider en hun type helikopters. Politie en MMT zullen zich inspannen om hinderreductie en vlootvernieuwing zo goed mogelijk mee te nemen in nieuwe aanbestedingen.

b. Overig verkeer

De gebruiksruimte van het groothandelsverkeer zal worden bepaald op basis van de capaciteitsdeclaratie van het gebruiksjaar 2019. Het overhevelen van slots van een winterseizoen naar een opvolgend zomerseizoen blijft in de toekomst mogelijk, zolang dit niet leidt tot extra historische rechten in het zomerseizoen. Voor business aviation wordt de realisatie in gebruiksjaar 2019 als uitgangspunt gebruikt. Voor de kleine luchtvaart wordt de invoerset gebruikt zoals deze geldt voor de vigerende omzettingsregeling.

De twee gebruiksruimten (spoedeisend verkeer en overig verkeer) worden op basis van de bovenstaande aannames vastgesteld. In het zichtjaar 2035 en na het implementeren van overige maatregelen in het Luchthavenbesluit, neemt de som van de twee nieuwe gebruiksruimten niet toe ten opzichte van de geluidsruimte van het gebruiksjaar 2019 en leidt niet tot meer berekende geluidsbelasting. In de voor de ruimtelijke ordening beperkende geluidscontouren moet dit vastgelegd worden.

5. Ontwikkelruimte groothandelsverkeer door hinderreductie

In de huidige situatie biedt vlootvernieuwing ruimte voor extra vliegtuigbewegingen, hierna de "ontwikkelruimte" genoemd. Binnen de vastgestelde gebruiksruimte ontstaat er namelijk bij stillere vliegtuigen ruimte voor méér vliegtuigbewegingen. Hier sluiten de berekeningen niet aan bij de beleving van hinder. Immers, stillere vliegtuigen zorgen nog steeds voor geluidsbelasting waarbij duur, tijdstip, vlieghoogte en frequentie een rol spelen. Overige emissies vormen tevens een mate van hinder en dienen daarom in de vorm van grenswaarden de ontwikkelruimte te begrenzen. Participanten hebben de wens uitgesproken dat de toename van berekende ontwikkelruimte, door de inzet van stillere vliegtuigen moet leiden tot de afname van berekende hinder in de omgeving van de luchthaven. Participanten verschillen echter van mening wat dit zou moeten betekenen voor de mate van begrenzing van de ontwikkelruimte. Het varieert van zeer ruim tot nihil.

Participanten zijn zich ervan bewust dat de beleving van omwonenden een individuele ervaring is. Berekende en ervaren hinder zijn dan ook niet hetzelfde. Onderzoek van onder andere DCMR en GGD toont echter wel aan dat de (berekende) geluidsbelasting en beleving aan elkaar gecorreleerd zijn: een hogere geluidsbelasting in de omgeving leidt tot meer gehinderden. Dit verband is niet lineair, wat betekent, dat niet iedere afname van de geluidsbelasting tot een gelijke afname van het aantal gehinderden hoeft te leiden.

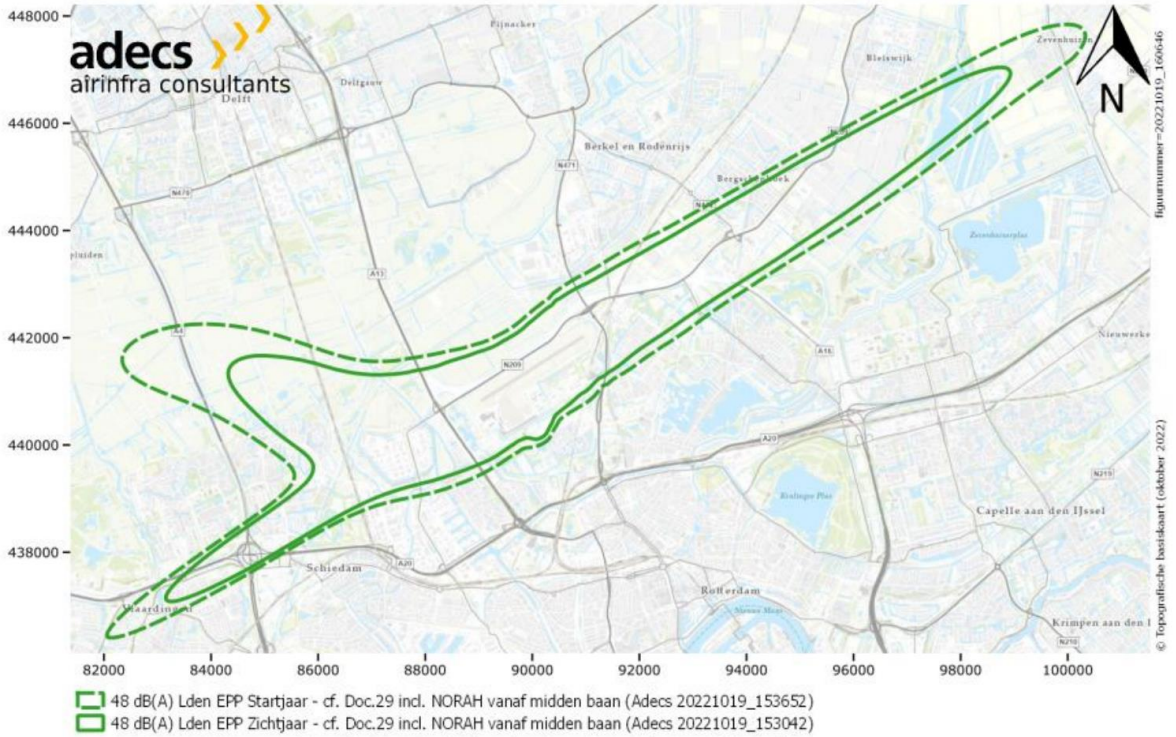
De gebruiksruimte voor groothandelsverkeer die door hinderreductie, waaronder vervanging van de vloot door stillere vliegtuigen, vrijkomt, mag slechts benut worden tussen 09:00-21:00 uur mits deze toename valt binnen de vigerende 35 Ke contour[7] én alle wettelijke grenswaarden én overige begrenzingen aan emissies. Dit houdt in dat er in theorie, op basis van de geldende regelingen en 100% vlootvernieuwing (stillere vliegtuigen) enkele tienduizenden extra vliegtuigbewegingen passen binnen de huidige 35ke contour op basis van geluid in zichtjaar 2035. Met inachtneming van hetgeen in het Participatietraject is besproken, is er in de Adecs rapportage gerekend met een gemiddelde van één start en één landing extra per uur tussen 09:00 en 21:00 uur. Dit komt op jaarbasis neer op maximaal 8.760 extra bewegingen in 2035. De overige geluidsruimte komt hierbij te vervallen. Uit de Adecs rapportage analyse blijkt een reductie van 39% van het aantal ernstig gehinderden in het 48 dB(A) Lden gebied.

Het exacte aantal extra vliegtuigbewegingen is afhankelijk van de grenzen die gesteld worden aan emissies en de afname van emissies ten opzichte van 2019. Zie voor meer informatie ook paragraaf IV. Duurzaamheid en luchtkwaliteit en het rapport "Participatietraject RTHA – Analyses en berekeningen" van Adecs Airinfra dat als bijlage is toegevoegd.

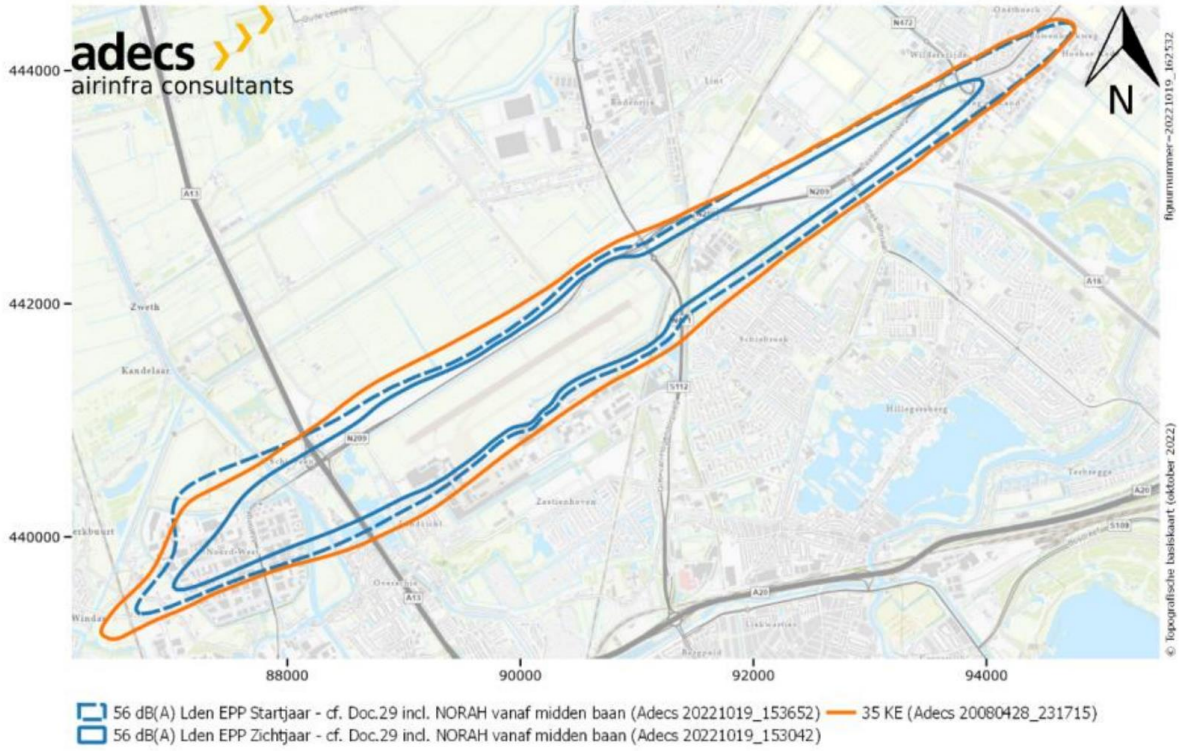
Deze bewust gelimiteerde toename in vliegtuigbewegingen berust nog op een aantal aannames en is een rekenkundige doorvertaling van de door participanten uitgesproken ambitie om de grootte van de geluidcontouren die relevant zijn voor de ruimtelijke ordening zoals opgenomen in de huidige Omzettingsregeling (35 Ke) niet te laten toenemen. De verdeling tussen IATA-winterseizoen en IATA-zomerseizoen is op basis van de verdeling die gold in gebruiksjaar 2019. De ontwikkelruimte is nodig voor luchtvaartmaatschappijen zodat zij kunnen blijven investeren in duurzaamheid en stillere toestellen en tegelijkertijd het netwerk van bestemmingen voor de regio kunnen uitbouwen. Ook geeft dit zekerheid ten aanzien van de toekomst van de operatie van luchtvaartmaatschappijen op RTHA.

[7] M.u.v. uitstulpingen als gevolg van helikopterverkeer

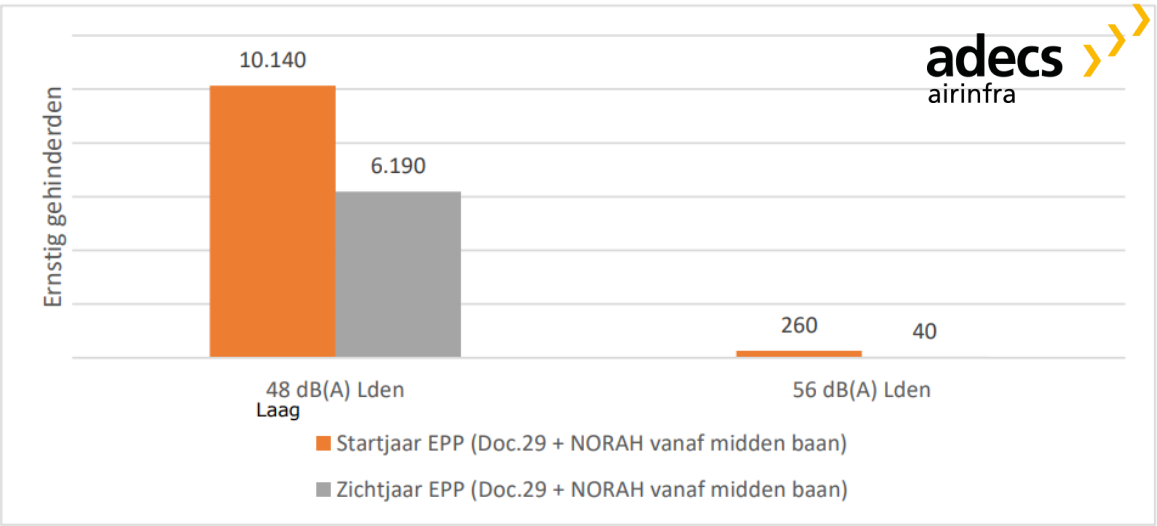
Figuren 1, 2 en 3 geven een beeld hoe de geluidscontour op basis van het EPP past binnen de vigerende 35Ke contour en de afname in berekende hinder.



Figuur 1: 48 dB(A) contour Startjaar EPP en Zichtjaar EPP



Figuur 2: 56 dB(A) contour Startjaar EPP en Zichtjaar EPP t.o.v. vigerend 35 Ke contour



Figuur 3: Aantal ernstig gehinderden binnen de 48 en 56 dB(A) Lden contour

Extra vluchten zijn alleen mogelijk bij een afname van de hinder waarbij het tempo wordt bepaald door de ma te van vlootvernieuwing en mits met reductie van emissies als uitgangspunt. De ontwikkelruimte kan verder beperkt worden door toekomstige en nationale grenswaarden (zoals stikstof en CO_2) waardoor de ontwikkelruimte uiteindelijk kleiner is dan die potentieel ontstaat wanneer alleen naar het aspect geluid/35 Ke wordt gekeken. Vluchten ten behoeve van experimenten en innovatieontwikkeling op het gebied van geluids- en emissievermindering vallen binnen de gebruiksruimte voor overig verkeer en respecteren de bijbehorende grenswaarden. Experimenteer- en innovatieruimte voor emissievrij verkeer (elektrisch/waterstof) vallen binnen de gebruiksruimte voor overig verkeer en respecterend de bijbehorende grenswaarden.

6. Zekerheid en voorspelbaarheid

Naast grenswaarden voortvloeiende uit geluid en emissies hebben veel participanten de wens uitgesproken om een maximum aantal vliegtuigbewegingen voor groothandelsverkeer op jaarbasis op te nemen. Een dergelijke grenswaarde geeft helderheid en zekerheid. Partijen zijn het er over eens dat deze grenswaarde op jaarvolume een resultante moet zijn van de andere grenswaarden en pas kan worden bepaald wanneer deze duidelijk zijn.

III. OVERIGE BEPALINGEN

Er wordt meer aandacht gevraagd voor het verbeteren van de voorspelbaarheid en communicatie over de te verwachten hinder. Hierbij speelt het afwijken van de vastgestelde vliegroutes een prominente rol. Verder verdient het volgens de participanten aanbeveling om het aankomende luchthavenbesluit een adaptief karakter te geven zodat in de toekomst ingespeeld kan worden op mogelijke veranderingen. Hiervoor wordt nadrukkelijk een beroep gedaan op het bevoegd gezag en de juridische haalbaarheid.

7. Geluidberekeningen en handhavingspunten

Berekening in het MER vindt voor geluid plaats middels ECAC DOC29 (vaste vleugelvliegtuigen) en NORAH (helikopters) met de meest recente geluidstabellen. Uitgangspunten voor de invoersets die gebruikt worden zijn beschreven in de verschillende segmenten. Inclusief meteomarge (methode nader te bepalen in het MER). Er komen twee sets handhavingspunten: één voor het segment spoedeisend verkeer en één voor het overige verkeer. Er wordt door de participanten verzocht om voor de gebruiksruimte voor het overige verkeer bovenop de wettelijk voorgeschreven handhavingspunten, extra handhavingspunten toe te voegen ter bescherming van de bebouwing in de omgeving van de luchthaven. Dit kan bij het vaststellen van het luchthavenbesluit wanneer de definitieve geluidscontouren in het MER berekend zijn. Het bevoegd gezag kan de extra handhavingspunten nabij de woonbebouwing vaststellen na overleg met de betrokken partijen. Indien de grenswaarden voor het segment spoedeisend verkeer onder druk komen te staan door (on)voorziene ontwikkelingen zal ILT tijdig met de betrokken ministeries in gesprek gaan om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen oplossing.

8. Ruimtelijke ordening en bouwplannen

In het Luchthavenbesluit worden ruimtelijke beperkingengebieden (contouren) vastgelegd in verband met geluidbelasting, externe veiligheid en vliegveiligheid. Deze gebieden worden vastgelegd op basis van de uitgangspunten van de voorgenomen activiteit in het zichtjaar. Voor geluid geldt dat daarbij een andere eenheid wordt gebruikt, Lden, in plaats van Ke (Kosteneenheid) in de Omzettingsregeling. Ook zullen geactualiseerde modellen (zoals Doc29 en NORAH) en de meest actuele geluidstabellen (appendices) worden gebruikt. Dit leidt ertoe dat de vorm en grootte van de vigerende geluidcontour zoals opgenomen in de omzettingsregeling (35 Ke) veranderen.

Voor het nieuwe Luchthavenbesluit is het uitgangspunt dat de woningbouwplannen die nu in ontwikkeling of formele planvorming zijn, doorgang kunnen vinden. De uiteindelijk contouren worden bepaald door het bevoegd gezag en opgenomen in het luchthavenbesluit.

Partijen zijn ervan op de hoogte dat tussen de nieuwe 48 en 56 Lden contour volgens het nieuwe Luchthavenbesluit, gemeenteraden als bevoegd gezag met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (en de zgn. cumulatieregeling van geluidsbronnen waarin luchtvaartgeluid een grotere inbreng wordt toebedeeld naast wegen/spoor/bedrijfsmatige activiteiten) een zorgvuldige en gemotiveerde afweging dienen te maken ten aanzien van ontwikkelingen zoals woningbouw in dit gebied.

Voor wat betreft de beperkingengebieden in verband met de vliegveiligheid wordt verzocht aan bevoegd gezag om alleen afwijkingen van (bouw)hoogtebeperkingen toe te staan op basis van een positief aeronautisch onderzoek conform advies ICAO (landelijke ontwikkelingen).

Partijen erkennen de noodzaak dat toekomstige bewoners/gebruikers zich goed kunnen informeren over de effecten van de aanwezigheid van de luchthaven en de impact daarvan op de leefomgeving. RTHA en overheden dragen er zorg voor dat de hiervoor ter zake doende informatie volledig, toegankelijk en openbaar beschikbaar is voor derden op het moment dat het luchthavenbesluit van kracht wordt. Overheden hebben aangegeven hier om praktische redenen en complexe samenhang met andere industrieën, niet altijd aan te kunnen voldoen.

IV. DUURZAAMHEID EN LUCHTKWALITEIT

De luchtvaart staat in het kader van klimaatdoelen van Parijs wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname. De kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van de mensen en natuur in die omgeving. Alle participanten zijn het erover eens dat het nieuwe Luchthavenbesluit moet leiden tot een reductie van emissies, mede in het licht van lopende landelijke trajecten.

9. Emissies

De volgende emissiebronnen en doelstellingen zijn hierbij relevant:

CO_2 emissies: Zoals gesteld in akkoord Duurzame luchtvaart[8] is de CO_2-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten in 2030 gelijk aan 2005 en in 2050 minimaal gehalveerd ten opzichte van 2005 en in 2070 nul. Hiervoor wordt een pakket instrumenten en maatregelen uitgewerkt, waaronder een CO_2-emissieplafond (nog in ontwikkeling). In 2030 mogen grondgebonden activiteiten van de burgerluchtvaart, zoals het vervoer van bagage, passagiers en vracht, geen CO_2 meer uitstoten. In 2050 mag de hele binnenlandse burgerluchtvaart geen CO_2 meer uitstoten. Hiermee loopt de Nederlandse luchtvaartsector voor op de afspraken voor binnenlandse emissies die gelden voor andere sectoren.

Stikstofdepositie: Volgens het Adviescollege draagt de luchtvaart met een aandeel van tussen de 0,73 en 1,1%, beperkt bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Niettemin is het kabinet met het adviescollege van mening dat, net als alle sectoren, ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van de uitstoot van stikstof. RTHA heeft op 1 oktober 2020 een wet natuurbescherming vergunning aangevraagd bij het ministerie van LNV dat grenzen stelt aan stikstof. Er is een ontwerpvergunning gepubliceerd op 15 februari 2021. RTHA is in afwachting van het besluit van ministerie van LNV.

(Ultra)Fijnstof: De Europese Unie stelt eisen aan de luchtkwaliteit in de lidstaten. Zo zijn er grenswaarden voor de maximaal toegestane concentraties van fijnstof (PM_{10} fijnstof) en de fijnere fracties van fijnstof (zoals $PM_{2,5}$ fijnstof) in de lucht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Op dit moment gelden er geen nationale normen of grenswaarden voor ultrafijnstof. Indien hiervoor landelijke regelgeving wordt opgesteld, zal deze ook voor RTHA gaan gelden.

Overige emissies (tolueen, benzeen, e.d.) worden gemonitord door DCMR. Alle relevante emissies worden in de Milieu effect rapportage (MER) berekend. De milieueffecten van het aangevraagde besluit moeten ook in kaart worden gebracht om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. In de Wet milieubeheer en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage is geregeld in welke gevallen hiertoe een verplichting geldt en hoe dit in beeld moet worden gebracht (wettelijke vereisten). In verband met complexiteit van lopende landelijke trajecten wordt voorgesteld op dit moment geen extra grenswaarden op te nemen in het luchthavenbesluit van RTHA, anders dan van geluid. Bij een aan te vragen Luchthavenbesluit worden alle emissies van een aanvraag Luchthavenbesluit berekend en inzichtelijk gemaakt. Het Luchthavenbesluit moet daarbij voldoen aan de eis dat het bijdraagt aan een reductie van globale en lokale emissies zoals wettelijk is vastgelegd.

[8] Duurzame luchtvaart - Toekomst Luchtvaart (luchtvaartindetoekomst.nl)

10. Innovaties

De volgende maatregelen zijn genoemd om in de looptijd van het Luchthavenbesluit de uitstoot van emissies te reduceren.

a. Stimuleren van vlootvernieuwing

Nieuwe toestellen stoten circa 15 tot 20% minder CO_2 uit per passagierskilometer. Zie hoofdstuk 2 welke toestellen daar momenteel onder worden verstaan. Vlootvernieuwing wordt gestimuleerd door o.a.:

- met luchthaventarieven sturen op een stillere en schonere vloot
- de vlootvernieuwingsprikkel in de vroege ochtend

b. Duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF)

SAF reduceert per direct per liter brandstof 80-90% CO2 emissies, fijnstof, zwaveloxiden en afhankelijk van de grondstof, mogelijk ook stikstofoxiden.

- conform het Europese klimaatbeleid 'fit for 55' zal er een bijmengverplichting komen met SAF oplopend tot 63% in 2050[9]. Ook geldt er een bijmengverplichting voor synthetische kerosine hetgeen veel innovatie kansen biedt voor regio Rotterdam.
- de nationale ambitie is om in het jaar 2030 op 14% en in 2050 op 83% duurzame vliegtuigbrandstoffen te vliegen.

Tabel 3: Bijmengverplichting Europa

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Percentage duurzame brandstoffen	2%	5%	20%	32%	38%	63%
Percentage synthetische kerosine		0,7%	5%	8%	11%	25%

c. Optimaliseren vliegtuigroutes

Realisatie van de Luchtruimherziening en het Europese programma Single European Skies kan leiden tot kortere en efficiëntere routes en specifiek voor RTHA minder afwijkers.

d. Aanmoedigen hybride/elektrische toestellen

- Er is ruimte voor ontwikkeling / stimuleren van emissievrije vliegtuigen op RTHA.
- RTHA is in samenwerking met RHIA de proeftuin voor innovatie binnen de luchtvaartsector. Om een emissievrije vloot te stimuleren en omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling van elektrische en waterstof vliegtuigen, gelden de adviezen zoals gesteld in dit eindproduct expliciet niet voor deze categorieën. Deze nieuwe vliegtuigtypes vallen onder de gebruiksruimte voor overig verkeer met de hierbij behorende grenswaarden.

e. Emissievrij grondoperatie op luchtzijde

- RTHA heeft de ambitie om in 2030 de grondoperatie emissievrij uit te voeren (m.u.v. zware/speciale voertuigen die op HVO100 rijden)
- RTHA spant zich in om (innovatieve) mitigerende maatregelen in te zetten om lokale luchtkwaliteit te verbeteren

f. De trein als alternatief voor korte afstanden:

De trein als alternatief voor de korte afstanden wordt door participanten onderschreven. Zo kan de schaarse capaciteit van de luchthaven worden ingezet voor bestemmingen die verder weg/slecht per trein bereikbaar zijn.

[9] Conform de laatste voorstellen in het Fit for 55 pakket. Delivering the European Green Deal (europa.eu)

V. PROCES- EN BESTURINGSMODEL

Participanten hebben de wens uitgesproken om met elkaar in gesprek te blijven over voortgang van de procedure en uitkomsten omtrent de aanvraag van het Luchthavenbesluit. Er zijn ook vervolgafspraken mogelijk over het gebruik en de ontwikkeling van de luchthaven die niet (kunnen) worden opgenomen in het nieuwe Luchthavenbesluit. Ook hierover wensen participanten met elkaar in gesprek te blijven. Daarom zullen partijen nader in overleg gaan over de vorm en invulling van dit overleg.

Verder kan gedacht worden aan:

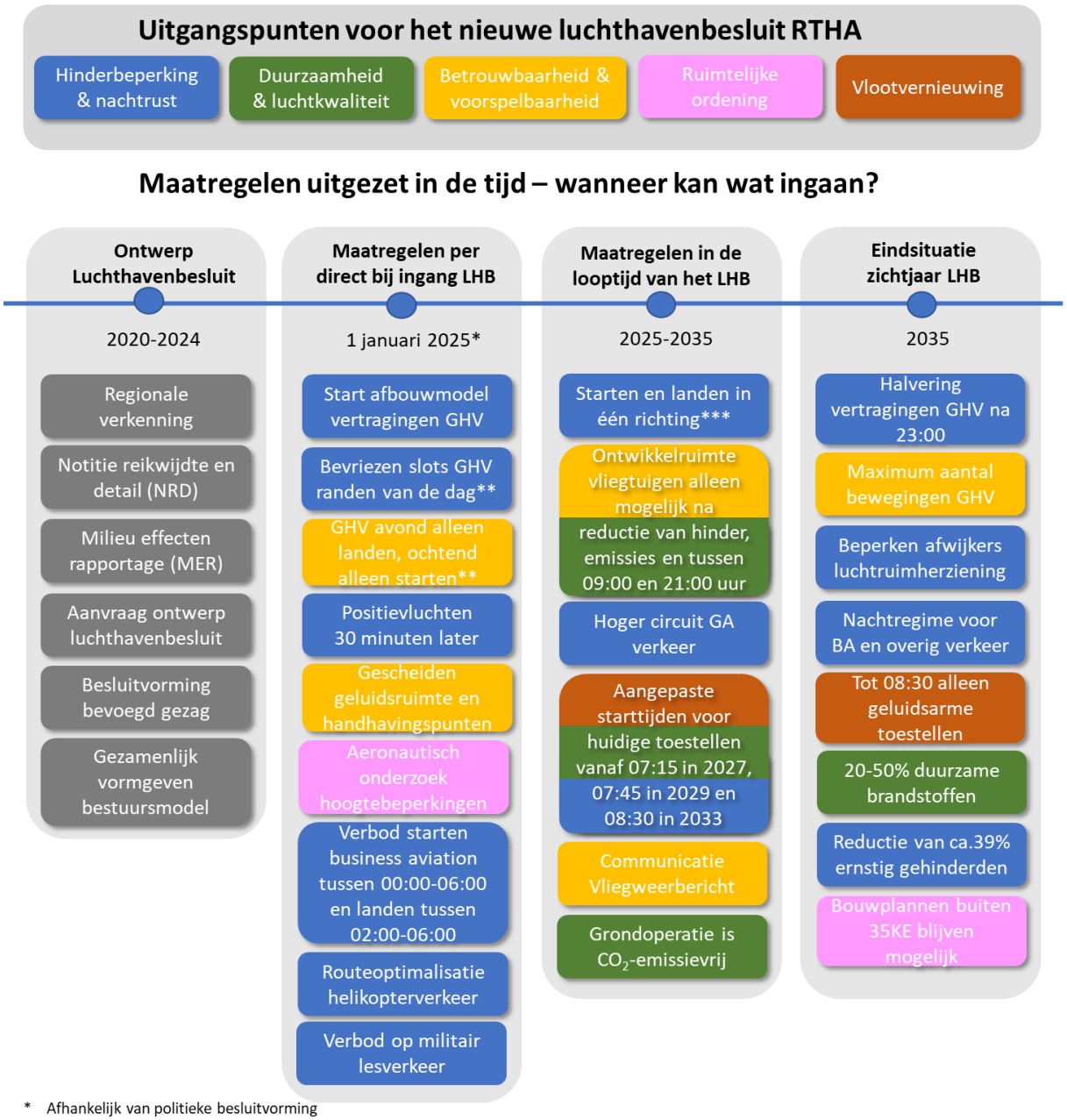
- De borging en uitwerking van plannen en initiatieven die in het kader van dit participatietraject zijn geïnventariseerd in de workshops en dialoogrondes om de meerwaarde van de luchthaven te vergroten;
- Afspraken over participatie en samenwerking voor het proces naar een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit (zoals betrokkenheid bij NRD en MER).

Na het participatietraject LHB RTHA zullen de participanten hun reflecties geven op het eindproduct, waarna door de luchthaven bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit wordt ingediend. RTHA geeft daarbij aan of ten behoeve van het Luchthavenbesluit een milieueffectrapport (MER) en economische onderbouwing (bijvoorbeeld in de vorm van een MKBA) zal opstellen. Het MER bevat alle wettelijk vereiste berekeningen, dus ook de emissies van alle relevante stoffen zoals voorgeschreven is (te bepalen door het bevoegd gezag mede gebaseerd op zienswijzen NRD en advies CieMER). Tijdens de productie van het MER zullen keuzes worden gemaakt, de intentie is om deze keuzes te delen met een klankbordgroep als voortzetting van het participatietraject.

VI. UITVOERING BINNEN EN BUITEN EEN LUCHTHAVENBESLUIT

Uitvoering van maatregelen

Participanten vinden het belangrijk dat de voorgestelde maatregelen in dit *EINDPRODUCT PARTICIPATIETRAJECT RTHA* (EPP) voor iedereen begrijpelijk zijn. Een chronologische uitwerking waarbij duidelijk is wat de start- en looptijd van een maatregel is kan daarbij helpen. Figuur 4 geeft een indicatieve schets.



* Afhankelijk van politieke besluitvorming
** Randen van de dag zijn tussen 07:00-08:30 en 21:00-23:00 m.u.v. positievluchten
*** na onderzoek LVNL en positief advies CRO

Figuur 4: schematische weergave van maatregelen in de tijd

Tabel 4: Overzicht segmenten vliegverkeer
Samenvatting op hoofdlijnen: nadere toelichting over gemaakte keuzes is terug te lezen in het EPP.

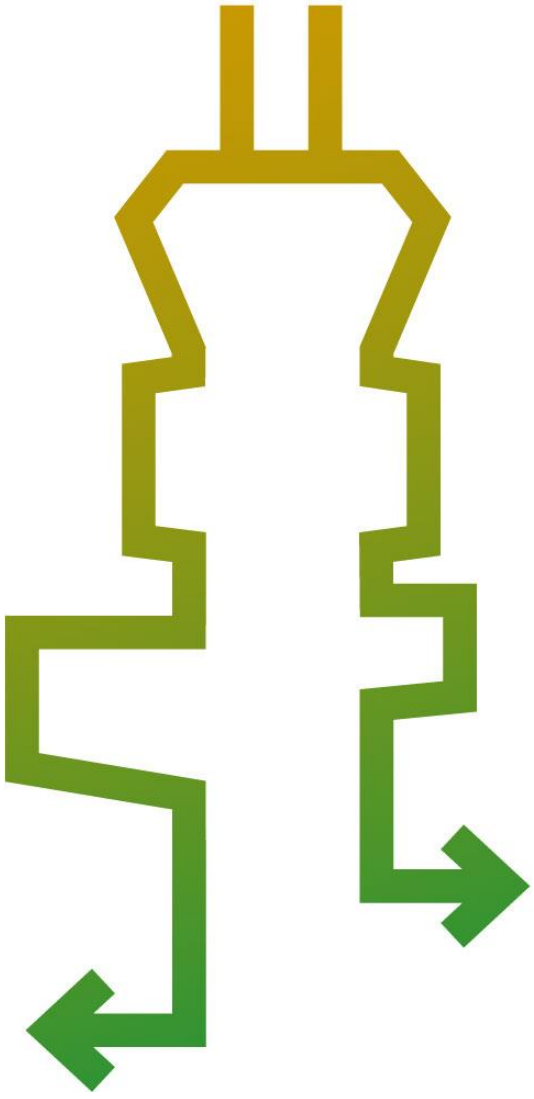
	Segment	**Volumebepaling**	**Aantallen in gebruiksjaar 2019**
Groothandelsverkeer	Verkeer waarvoor tickets verkocht worden en alle vliegtuigbewegingen uitgevoerd met vliegtuigtypen gecertificeerd met meer dan 19 stoelen en alle vrachtvluchten	o.b.v. Capaciteitsdeclaratie Winter 2018/2019 + Zomer 2019	Gebruiksjaar 2019 omvatte 17.859 slots • Capaciteitsdeclaratie winter 2018/2019 omvatte 6.034 slots • Capaciteitsdeclaratie zomer 2019 omvatte 11.825 slots Vaste verdeling van slots o.b.v. winter 2018/2019 en zomer 2019, met mogelijkheid tot overhevelen ongebruikte slots winter naar zomer zonder dat hierbij historische rechten ontstaan
Business aviation (BA)	Niet reguliere zakelijk verkeer (waarvoor geen tickets te koop zijn) dat over het algemeen via het jetcenter wordt uitgevoerd met vliegtuigtypen gecertificeerd met minder dan 20 stoelen en met een maximaal toelaatbaar startgewicht van ten hoogste 50.000 kg	o.b.v. Realisatie gebruiksjaar 2019	In gebruiksjaar 2019 betrof dit segment circa 5.700 bewegingen.
General aviation (GA)	Alle verkeer dat niet valt onder een van de andere segmenten	o.b.v. Vigerende omzettingsregeling	In gebruiksjaar 2019 betrof dit segment circa 24.600 bewegingen.
Spoedeisend verkeer en politietaken	Spoedeisend verkeer wordt gedefinieerd conform de memorie van toelichting van CHW2 (28 maart 2013) als vluchten: • Van de traumahelikopter • Ten behoeve van brandbestrijding • Ten behoeve van Search And Rescue (SAR) acties (kustwacht)	o.b.v. Prognose aan te leveren door de sector Nieuwe ontwikkelingen in dit segment worden voorgelegd aan de overheid voor besluitvorming.	In gebruiksjaar 2019 betrof dit segment circa 5.200 bewegingen

	• Ten behoeve van (orgaan) transplantaties • En alle vluchten tbv de uitvoering van politietaken Dit segment krijgt een eigen gebruiksruimte die separaat gemonitord wordt.		
Regeringsvluchten	Vlucht ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht	o.b.v. Prognose aan te leveren door de overheid	In gebruiksjaar 2019 betrof dit segment 78 bewegingen
Militaire vluchten	Iedere vlucht uitgevoerd met een militair geregistreerd vliegtuig tenzij het een regeringsvlucht uitvoert (dan wordt het beschouwd als Regeringsvlucht). Vluchten alleen toegestaan ten behoeve van vervoer van personen of goederen van of naar de luchthaven, les- of oefenvluchten zijn derhalve niet toegestaan	o.b.v. Prognose aan te leveren door de overheid	In gebruiksjaar 2019 betrof dit segment 168 bewegingen

Tabel 5: Overzicht gebruikstijden en restricties zoals voorgesteld in het EPP na inwerkingtreding van het nieuwe LHB
Samenvatting op hoofdlijnen: nadere toelichting over gemaakte keuzes is terug te lezen in het EPP.

	Ochtend 07:00-08:30	**Dag 08:30 – 21:00**	**Avond 21:00 – 23:00**	**Nacht 23:00-07:00**
Groothandelsverkeer	• Alleen startend verkeer m.u.v. positievluchten • Maximaal 10 slots in dit tijdvak per dag • Gefaseerde inzet van stillere toestellen	• Geen aanvullende beperkingen anders dan aantal totale capaciteit • Alleen in dit tijdsblok toekomstige ontwikkelruimte mogelijk ná reduceren van geluidbelasting en binnen de emissiekaders	• Alleen landend verkeer • Uitzondering voor vertraagd vertrekkend verkeer dat gepland was voor 21:00 • Maximaal 10 slots in dit tijdvak per dag	• Geen gepland verkeer toegestaan • In geval van vertraging: binnenkomst mogelijk tot 01:00 met maximum aantal per maand o.b.v. een ingroeimodel onafhankelijk van de reden van vertraging.
Business aviation (BA)	• Starts en landingen toegestaan	• Geen aanvullende beperkingen in het LHB	• Starts en landingen toegestaan	• Geen vluchten van/naar luchthavens binnen Nederland • Geen landingen toegestaan tussen 02:00 en 06:00 m.u.v. vluchten die aankomen vanuit luchthavens buiten Europa (ICAO code niet beginnend met B,E of L) • Bij een landing moeten één of meer passagiers uitstappen op RTHA, bij

				vertrek moeten één of meer passagiers instappen op RTHA • Starts niet toegestaan 00:00 en 06:00
General aviation (GA)	• Starts en landingen toegestaan • Geen VFR circuit (trainings)vluchten met een touch and go tot 08:00	• Op werkdagen (ma-vr) VFR circuit (trainings)vluchten met een touch and go toegestaan tot 18:00 • Op zaterdag alleen tussen 09:00-13:00 VFR circuit (trainings)vluchten met een touch and go toegestaan • Op zon- en feestdagen geen VFR circuit (trainings)vluchten met een touch and go	• Starts en landingen toegestaan • Geen VFR circuit (trainings)vluchten met een touch and go	• Geen starts en landingen toegestaan
Spoedeisend verkeer en politietaken	Alle verkeer toegestaan	Alle verkeer toegestaan	Alle verkeer toegestaan	Alle verkeer toegestaan
Regeringsvluchten	Starts en landingen toegestaan	Starts en landingen toegestaan	Starts en landingen toegestaan	Hetzelfde nachtregime als business aviation
Militaire vluchten	Starts en landingen (niet les of training) toegestaan	Starts en landingen (niet les of training) toegestaan	Starts en landingen (niet les of training) toegestaan	Starts en landingen niet toegestaan



www.luchthavenbesluit.nl