Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT RTHA

12 april 2022

STATUS DOCUMENT

Het voorlopig pakket participatietraject is geen definitief product. Het is een tussenresultaat om tot een gedragen scenario te komen. Een document met overeenstemming over de uitgangspunten, expliciet geen besluitvormingsproduct. Hiervoor zullen eerst nog verschillende dialoogronden worden georganiseerd. Tevens moet het pakket juridisch getoetst worden.

TOELICHTING DOOR DE PROCESBEGELEIDING

Sinds 1 mei 2013 opereert Rotterdam The Hague Airport onder een zogenaamde omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling dient vervangen te worden door een geheel nieuw en volledig Luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Om te komen tot een gedragen Luchthavenbesluit heeft RTHA de ambitie uitgesproken om, voorafgaande aan het wettelijke traject, een voorkeursscenario op te stellen in samenwerking met haar omgeving. Hiervoor is een participatietraject opgezet.

Op 8 december 2020 is gezamenlijk gestart met het participatietraject, onder leiding van ons als onafhankelijke procesbegeleiding. Op basis van het gezamenlijk op te stellen scenario, zal RTHA een formele aanvraag Luchthavenbesluit indienen bij het Bevoegd Gezag, ofwel de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Het participatietraject startte met een fase van kennismaking, waarin partijen door de procesbegeleiding zijn geïnterviewd, werden uitgenodigd om deel te nemen aan het proces waarna zij kennis hebben gemaakt met andere partijen en hun belangen aan elkaar hebben gepresenteerd middels een zogenoemde passagierslijst.

Vervolgens is er gewerkt aan een gelijkwaardige positie aan tafel, door participanten gezamenlijk kennis op te laten doen middels Joint Fact Finding en trainingen te faciliteren rondom het gedachtegoed van de Mutual Gains Approach. Tegelijkertijd is er, in afstemming met de participanten zelf, op basis van de eerder genoemde passagierslijst gewerkt aan een dialoogtafel, waarin alle geïnventariseerde belangen vertegenwoordigd worden.

TOTSTANDKOMING VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT EN VERVOLG
Na de zomer van 2021 zijn participanten begonnen met het maken van een voorkeursscenario. Uitgangspunt waar partijen zich aan hebben gecommitteerd, is dat er wordt gezocht naar een resultaat waarin alle geïnventariseerde belangen meegenomen worden. Dat op basis van deze belangen liefst alle, of anders zoveel mogelijk deelnemende partijen een betere eindsituatie krijgen, dan van waaruit ze vertrokken.

Participanten zijn uitgenodigd om in meerdere brainstormsessies mogelijke opties te bedenken; onderwerpen en ideeën, ingebracht door participanten, die een plek zouden kunnen krijgen in het voorkeursscenario. Deze ideeën vormden de basis van de dialoog waarin partijen met elkaar een eerste concept document hebben gemaakt. Voorliggend document is dan ook geen product van één partij, of van ons als procesbegeleiding, maar een door participanten gezamenlijk opgesteld document.

Hierbij moet worden opgemerkt dat gedurende het traject de bewonersvertegenwoordiger Rotterdam zich heeft teruggetrokken uit het proces. De vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport (BTV) heeft, na de periode van gezamenlijke verkenning en Joint Fact Finding, niet meegewerkt aan het voorliggende product.

Omdat de term *voorkeursscenario* de lading niet goed dekt, is door participanten gekozen om een andere werktitel te hanteren, te weten: voorlopig pakket participatietraject (VPP). Vanaf hier wordt deze term gehanteerd om naar dit document te verwijzen. Doel van dit voorlopige pakket is om participanten in staat te stellen hun eigen achterban te consulteren in de maanden april en mei 2022. Deze gesprekken vormen vervolgens de input voor de laatste dialoogronde in juni 2022.

Tijdens deze laatste dialoogronde wordt het definitieve product gemaakt, dat in september 2022 door participanten gedeeld kan worden met de eigen achterban. Na een laatste interne bespreking in de maanden september en oktober, wordt het traject vervolgens in november 2022 afgerond.

CONSTATERINGEN PROCESBEGELEIDING
Er is de afgelopen 6 maanden door participanten gezamenlijk gewerkt aan een pakket dat rekening houdt met alle geïdentificeerde belangen. Dat was een complex en intensief proces: enerzijds zijn er verschillende gemeenschappelijke belangen, maar anderzijds zijn er ook belangen die in eerste instantie tegengesteld zijn.

Dit heeft geleid tot het resultaat dat voor ligt: het VPP. De deelnemers hebben gezamenlijk het volgende vastgesteld:

- Het VPP bevat meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in dit voorlopige document.
- Het VPP bevat geen absolute breekpunten voor participanten.
- Het VPP geeft een basis voor een voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.
- Het VPP is het resultaat van een intensieve dialoog en uiteindelijk het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen, rekening houdend met alle belangen aan tafel.

Let op: bovenstaande betekent niet automatisch dat iedereen het hartgrondig eens is met alle beschreven keuzes, of zelfs niet liever een andere uitkomst had gezien. Participanten behouden dan ook het recht om, na afronding van het participatietraject alsnog zienswijzen in te dienen tijdens het formele traject aangaande de aanvraag van een Luchthavenbesluit door RTHA. Het betekent wel dat partijen met elkaar inzien dat gezien alle belangen aan tafel, het VPP het maximaal haalbare pakket is. Het komt immers voort uit een samenwerking, waarin meerdere partijen met elkaar tot een voor iedereen aanvaardbaar akkoord hebben proberen te komen.

In dit traject is goed duidelijk geworden dat wat betreft het VPP alles met alles verweven is. De ene bepaling kan onmogelijk los worden gezien van de andere; het gaat participanten uiteindelijk om het hele pakket. Het VPP moet dan ook door eenieder in dat licht worden bezien. Sommige participanten hebben bewust gekozen op sommige punten minder 'winst' te behalen, opdat ze op andere punten wel weer meer tevreden gesteld konden worden.

TOT SLOT
Het participatietraject zoals dat wordt doorlopen, lijkt een goede voorbode van wat ons te wachten staat onder de nog in te voeren Omgevingswet: een (private) initiatiefnemer neemt voorafgaand aan een vergunningaanvraag de verantwoordelijkheid voor participatie met haar omgeving, om vervolgens met dit doorlopen proces onder de arm een aanvraag in te dienen bij het bevoegd gezag. RTHA heeft hier de handschoen opgepakt om middels een regionale verkenning het gesprek met belanghebbenden aan de voorkant te voeren alvorens de aanvraagprocedure te starten.

Een dergelijk aanpak is intensief. Niet alleen qua belangen, maar ook in doorlooptijd en in de spanning die het proces met zich meebrengt. Tegelijkertijd hebben partijen het steeds gepresteerd om op een constructieve manier met elkaar samen te werken. Zelfs in het licht van schijnbaar onoverbrugbare tegenstellingen op een complex vraagstuk. Wij willen dan ook van deze gelegenheid gebruik maken om aan de hele groep participanten een groot

compliment te maken. Zowel voor de constructieve houding, de creativiteit, het doorzettingsvermogen als de bereidheid om steeds weer te blijven luisteren, te blijven proberen om een voor alle partijen aanvaardbaar product te maken.

In het licht van het bovenstaande kijken wij met interesse uit naar het gesprek met elkaar in de volgende dialoogronde op basis van feedback uit eenieders achterban.

Bas Liebeek	Jeroen Medema	Hans van Zijst
VIRIDIS business advisory	WesselinkVanZijst	WesselinkVanZijst

BEGRIPPENLIJST

In de fase van Joint Fact Finding hebben meerdere participanten aandacht gevraagd voor het belang van heldere definities en begrippen. Het uiteindelijke voorkeurscenario dient tenslotte ondubbelzinnig en goed uitlegbaar te zijn naar ieders achterban en mag geen ruimte laten voor (mis)interpretaties. Gezamenlijk vastgestelde definities helpen hier bij. Ten behoeve van het *Voorkeursscenario concept 0.0* heeft het projectteam enkele definities uit het Joint Fact Finding rapport gekopieerd. De uiteindelijke begrippenlijst is aan participanten om gezamenlijk te vast te stellen.

Contouren - Voor RTHA worden drie contouren, 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 van de luchthaven gebruik mag maken op grond van wet- en regelgeving vastgelegd in grenswaarden voor geluidsbelasting (in Lden) in de handhavingspunten. Deze grenswaarden stellen een maximum aan de geluidsbelasting die het totale luchtverkeer in een bepaald gebruiksjaar mag veroorzaken in die specifieke punten.[2]

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'.[3]

Spoedeisend verkeer - in de context van een eigen gebruiksruimte: 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.

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

---

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

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

[3] Gezondheidsraad, 1999

Overig verkeer – Al het verkeer buiten groot handelsverkeer en/of maatschappelijk verkeer. 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.[4]

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

ACHTERGROND

LUCHTVAARTNOTA

In het nationale luchtvaartbeleid is 'Slim en duurzaam' het uitgangspunt met veiligheid op één. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, kan groei worden gerealiseerd. Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar zoveel mogelijk gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens, passend bij het profiel van die luchthavens. De Proefcasus rondom Eindhoven Airport kan waar mogelijk als leidraad dienen, maar het staat luchthavens vrij om in regionale verkenningen na te denken over lokale oplossingen.

REGIONALE INVULLING

Het voorkeursscenario voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) dient te passen binnen het raamwerk van de landelijke luchtvaartnota en gelijktijdig de typische lokale essentie te bevatten die zorgt voor regionale steun en een connectie tussen RTHA en haar omgeving. Regionaal maatwerk dus.

Voor vrijwel alle participanten in het traject is duidelijk dat de huidige situatie vanuit de omzettingsregeling onhoudbaar is. Er is vraag naar een toekomstbestendig scenario met oog voor een prettig leefklimaat rondom de luchthaven, stabiliteit en voorspelbaarheid in beleid en bestaanszekerheid voor de luchthaven en gebruikers.

REFERENTIEKADER & VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT

Voor het goede gesprek over onderwerpen als grenswaarden, contouren voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en het aantal berekende gehinderden is het noodzakelijk om met behulp van een vooraf kenbaar gemaakt rekenmodel verschillende scenario's te kunnen duiden.

Hierbij dient men onderscheid te maken tussen verschillende scenario's. Participanten werken in het traject naar een nieuw luchthavenbesluit met een actuele situatie, referentiesituatie en voorkeurssituatie.

De actuele situatie is het huidige gebruik van de wettelijk vergunde ruimte met bijbehorende invoergegevens, berekeningswijze en nabewerking. De referentiesituatie, ook wel nulalternatief genoemd, beschrijft het huidige uitgangspunt dat zich in de toekomst ontwikkelt zonder maatregelen te nemen, dat wil zeggen dat de referentiesituatie de autonome ontwikkeling beschrijft. Het voorkeursscenario beschrijft een nieuwe situatie gestoeld op regionaal draagvlak, berekend met geactualiseerde invoergegevens, rekenkern en nabewerking. RTHA kan het voorkeursscenario gebruiken als projectalternatief bij het aanvraagproces richting een nieuw luchthavenbesluit.

De effecten van het voorkeursscenario worden bepaald door deze situatie te vergelijken met de referentiesituatie. Bij de berekening van deze situaties spelen invoergegevens, de gebruikte berekeningswijze en de nabewerking een rol van betekenis. Het is daarbij van belang om te erkennen dat vele onderdelen scenario-onafhankelijk zijn en bepaald worden door externe partijen (waaronder het bevoegd gezag). Voor de onderdelen waar participanten wel direct invloed op hebben geldt dat deze zijn opgebouwd vanuit de kennis uit het Joint Fact Finding proces, de geschetste belangen en ingebrachte opties tijdens de brainstormfase.

De actuele situatie is voor participanten lastig te definiëren. Door de slepende COVID-19 pandemie is het laatste gebruiksjaar niet representatief om te betitelen als ´de huidige situatie´. Meerdere participanten zijn het er over eens dat het gebruiksjaar 2019 een goed beeld geeft van de daadwerkelijke productie qua passagiersaantallen, aantal vliegtuigbewegingen en de mate van ervaren hinder voor de omgeving. Daarbij dient de ontwikkeling van verkeer in de gebruiksjaren na 2019 wel meegenomen te worden in de overwegingen.

Ten behoeve van het participatietraject omvat de referentiesituatie voor participanten de huidige omzettingsregeling rekening houdend met de toentertijd gebruikte invoerset geëxtrapoleerd naar een nader te bepalen zichtjaar. Daarnaast is het van belang om deze referentiesituatie te actualiseren op basis van aanpassingen in het rekenmodel. Men zou dus kunnen spreken van een blanco referentiescenario en een geactualiseerd referentiescenario.

Voor het projectalternatief (voorkeursscenario in nader te bepalen zichtjaar) roepen partijen op tot een combinatie van langetermijnvisie, korte-termijn realisatie en flexibiliteit. Een scenario dat rekening houdt met stabiliteit en voorspelbaarheid. Omdat een luchthavenbesluit niet zomaar aan te passen is, moet het besluit voor langere termijn werkbaar zijn. Daarbij willen participanten niet alles 'dichtregelen' omdat de toekomst wellicht kansen biedt om hinder verder te reduceren. Het luchthavenbesluit kan wettelijk geen beperkte looptijd hebben omdat verloop van de deadline automatisch sluiting zou betekenen.

Participanten achten het wel raadzaam om in een aanvullende overeenkomst afspraken te maken over evaluatietermijnen, zichtjaren en streefwaarden (ambities). Tijdig perspectief voor de komende jaren en voor de langere termijn stelt partijen in staat de benodigde investeringen te doen in veiligheid, innovatie en duurzaamheid. Hieronder verstaat men onder andere de veelbesproken prikkels ten behoeve van vlootvernieuwing.

ACTUALISATIE REKENMODEL

Middels een technische sessie, georganiseerd vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zijn participanten op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen rondom de actualisatie van rekenmodellen om geluidsbelasting rondom civiele luchthavens te bepalen.

Men dient dan binnen het bestaande Nederlands Rekenmodel (NRM) te denken aan: het vervangen van oudere gegevens, het aanvullen van ontbrekende toestellen/nieuwe toestellen en het opnieuw analyseren en aanmaken van vliegprofielen. Daarnaast loopt er een verkenning naar de invoering van de Doc29 methodiek op regionale luchthavens, een voor Europa geharmoniseerde methode met een aantal kwaliteitsverbeteringen ten opzichte van het NRM. Omdat helikoptergeluid niet met Doc29 berekend kan worden, moet gekozen worden deze ofwel te blijven berekenen met het NRM of te kiezen voor een nieuw Europees rekenmodel om helikoptergeluid te berekenen (NORAH).

Naast de wijziging van Kosteneenheden (Ke) naar Lden voor de belangrijkste ruimtelijke ordeningscontouren, zal het vaststellen van een nieuw Luchthavenbesluit, ongeacht het projectalternatief, met geactualiseerde appendices en de invoering van Doc29 invloed hebben op contouren en grenswaarden.

VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT

DOEL VAN DIT DOCUMENT
Dit is een tussenresultaat, waarin vooral de afspraken over de instrumenten en de methodiek worden vastgelegd op hoofdlijnen. Meerdere concrete zaken, getallen, hoeveelheden, jaartallen, vragen meer tijd voor nadere uitwerking. Dat betekent dat het op sommige punten nog kwalitatief is beschreven. In de volgende fase moet dit resulteren in een pakket regioafspraken dat concreet is: toetsbaar, handhaafbaar, objectief meetbaar. Bij dit pakket zal dan ook een rekenkundige uitwerking (maar geen m.e.r.) van de belangrijkste effecten worden gevoegd (aantallen vliegtuigbewegingen, geluidscontouren etc.).

De participanten hebben geconstateerd dat dit de regionale uitgangspunten voor een nieuw luchthavenbesluit zijn die de grootste kans maken op een zo breed mogelijk draagvlak. Dit draagvlak kan echter pas vastgesteld worden als het einddocument beschikbaar is. Dit tussendocument is hier de basis voor.

1. HINDERREDUCTIE STAAT CENTRAAL

In alle gesprekken stond hinderreductie centraal. Hierbij is er aandacht besteed aan berekende hinder maar ook beleefde/ervaren hinder. Waarden zoals betrouwbaarheid, handhaafbaarheid en controleerbaarheid waren voor de participanten erg belangrijk.

Volledige nachtsluiting commercieel verkeer tussen 02:00 en 06:00
De meeste geluidshinder van vliegverkeer wordt ervaren in de nacht. Momenteel worden er geen vluchten meer gepland na 23:00 uur voor groothandelsverkeer, maar vertraagde vluchten kunnen zonder opgave van reden tot 00:00 uur binnenkomen en uiterlijk tot 01:00 uur landen. De positievluchten die momenteel vanaf 06:00 uur binnen mogen komen leiden momenteel tot ernstige hinder. Dit heeft er toe geleid dat voor groothandelsverkeer een duidelijk 'puntensysteem' wordt afgesproken met als doel om de vertragingen te halveren na 23:00 uur en het minimaliseren van het aantal positievluchten vóór 07:00 uur. Om te voorkomen dat dit systeem leidt tot onnodige emissies van meer positievluchten wordt nog gesproken over extreme vertragingen. Het is het streven van alle participanten om het aantal positievluchten te beperken tot een absoluut minimum, waarbij wordt onderkend, dat een beperkte vertragingsuitloop voor luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk blijft vanwege ongeplande calamiteiten zoals weersomstandigheden en stakingen. Daarnaast mogen in het nieuwe luchthavenbesluit positievluchten pas vanaf half 7 binnen komen. Deze maatregelen gaan bij het van kracht worden van het nieuwe het nieuwe luchthavenbesluit in en geven daarbij invulling aan het uitgangspunt van de Luchtvaartnota dat beleefde hinder daadwerkelijk wordt gereduceerd.

RTHA is de enige luchthaven in Nederland waar business jets momenteel in de nacht kunnen landen. Er is lang gesproken over een quotum voor dit segment om de bereikbaarheid van Nederland in de nacht te garanderen. De business jets zorgen echter ondanks het kleine formaat voor significante hinder en worden dikwijls verward met vliegtuigen voor groothandelsverkeer. Hierbij weegt uiteindelijk de nachtrust van de direct omgeving zwaarder dan flexibiliteit van enkele passagiers. Ook voor de natuur is enige mate van voorspelbaarheid van belang. Dit alles heeft als gevolg dat de participanten overeengekomen zijn dat RTHA minimaal gesloten is van 02:00 uur tot 06:00 uur voor commercieel verkeer in combinatie met een begrenzing voor nachtelijk verkeer. Het enige verkeer wat in dit tijdvak plaats vindt is spoedeisend verkeer en politievluchten. RTHA blijft beschikbaar als uitwijkluchthaven van Schiphol en bereikbaar voor kleine luchtvaart in geval van calamiteiten.
Reductie van hinder in de randen van de dag

Het tweede punt dat voor veel hinder zorgt is de concentratie van vluchten in de randen van de dag, waarbij stijgende vliegtuigen voor meer geluidoverlast zorgen. Hierdoor is overeengekomen om tussen 21:00 uur en 23:00 uur alleen nog landende vliegtuigen te accepteren voor groothandelsverkeer, in de ochtendpiek (07:00 uur en 08:30 uur) kan alleen gestart worden. De aanvangstijd van 07:00 uur kan vanwege het bestemmingennetwerk en benodigde tijd voor uitvoeren van de vliegoperatie niet later. Dit is meermaals door de luchtvaartsector onderzocht maar bleek steeds niet haalbaar. Ook zou dit mogelijk kunnen leiden tot een groter aantal vertragingen later op de avond. Om toch hinder te reduceren in het eerste uur is besloten om, indien de windrichting het toelaat, uitsluitend te starten in één richting, om woonkernen en recreatiegebieden op verschillende dagen te ontlasten. Daarnaast wordt vlootvernieuwing in de randen van de dag extra gestimuleerd. Daarnaast is afgesproken dat tijdens de pieken in de ochtend en avond het aantal slots bevroren wordt op basis van het gebruiksjaar 2019. Dit is naar de huidige inzichten maximaal 10 starts en 10 landingen en wordt in de volgende fase nader bepaald. Hierdoor kan er geen uitbreiding plaatsvinden van gestationeerde vliegtuigen op RTHA. Dit draagt bij aan de voorspelbaarheid en laat zien dat ongelimiteerde groei in de luchtvaart niet meer aan de orde is.

Alleen nog de stilste vliegtuigen in de vroege ochtend
Om de geluidsbelasting in de vroege ochtend te verminderen wordt zo snel als operationeel en wettelijk mogelijk bij ingang van het luchthavenbesluit tussen 07:00 uur en 07:15 uur alleen nog gestart worden met de nieuwste geluidsarme toestellen. De huidige vloot (met uitzondering van de nieuwste toestellen) zal pas vanaf 07:15 uur kunnen starten, en dit zal trapsgewijs worden doorgevoerd, vanaf het jaar 2029 vanaf 07:45 uur, en vanaf het jaar 2033 vanaf 08:30 uur. Doordat RTHA de thuisbasis is voor een groot deel van de vloot die in de vroege ochtend start heeft deze prikkel niet alleen effect op het stiller maker van de ochtend, maar zal dit gelijk ook een positief effect hebben een het tempo van de vlootvernieuwing en op terugkerende vliegtuigen de hele dag en bij de laatste vluchten in de avond.

Optimaliseren van vliegroutes
Het derde punt dat zorgt voor veel hinder zijn de van de route afwijkende vliegtuigen door interferentie van Schiphol verkeer. Luchtverkeersleiding Nederland heeft zich gecommitteerd hier verbeteringen in aan te brengen. In de zomer van 2022 zal de eerste pilot plaatsvinden. Kleine luchtvaart zal zich inspannen om lesvluchten uit te voeren op een hoger circuit (1.000 ft). Militaire lesvluchten zijn niet meer mogelijk op RTHA.
De bovengenoemde maatregelen zijn bedoeld om direct bij de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit hinder te reduceren. Door reductie van nachtvluchten van commercieel verkeer, het reduceren van vertragingen en verlaten van positievluchten, komt er geluidsruimte vrij door de zogeheten nachtstraffactor. De geluidruimte die hierdoor vrij komt wordt niet ingezet voor extra vluchten in de dag. Er is dus per direct bij inwerkingtreding van het besluit een krimp van de geluidcontour voor commercieel verkeer met aantoonbaar minder hinder en meer rust.

2. GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN

Groei pas mogelijk na hinderreductie
In de huidige omzettingsregeling leidt vlootvernieuwing tot extra vliegtuigbewegingen. Hier sluiten de berekeningen niet aan bij de beleving van hinder. Naast geluidbelasting en piekbelasting zorgen ook de duur en frequentie van geluid voor de mate van hinder. Om deze reden is er afgesproken dat de gebruiksruimte die door vervanging van de vloot door stillere vliegtuigen vrijkomt, voor 50% mag worden benut voor extra vliegtuigbewegingen. De ontwikkelruimte is nodig voor luchtvaartmaatschappijen zodat zij kunnen blijven investeren in duurzaamheid en stillere toestellen. Ook geeft dit zekerheid ten aanzien van de toekomst van de operatie van luchtvaartmaatschappijen op RTHA. De resterende geluidsruimte komt te vervallen.

Gebruiksruimte
Met de komst van de trauma- en politiehelikopter (spoedeisend verkeer) zijn er in de huidige omzettingsregeling afspraken gemaakt over medegebruik van de gebruiksruimte. Een te beperkte inschatting heeft erin geresulteerd dat maatschappelijk verkeer in de huidige omzettingsregeling een significant deel van de commerciële ruimte heeft opgebruikt. Het instellen van een aparte gebruiksruimte voor spoedeisend verkeer biedt hiervoor een oplossing. Gezien het belang van maatschappelijk verkeer worden geen beperkingen gesteld aan de gebruiksruimte voor spoedeisend verkeer. De gebruiksruimte wordt met het oog op hinderbeperking wel gemonitord. De ruimte die nodig is wordt afgestemd op toekomstig gebruik op basis van een prognose voor het jaar 2035 voor spoedeisend verkeer. Uiteraard spannen ook de relevante partijen zich maximaal in om hinder te reduceren. Door gebruik van de nieuwste vloot en het afspreken van optimale routes voor terugkerende helikopterbewegingen.

Door de groei van maatschappelijk verkeer heeft de commerciële luchtvaartsector de facto haar vergunde rechten uit het verleden verloren. Om operationele flexibiliteit te waarborgen zal voor de gebruiksruimte van het niet-spoedeisend verkeer de capaciteitsdeclaratie van het gebruiksjaar 2019 als uitgangspunt gebruikt worden, waarbij het overhevelen van slots van een winterseizoen naar een opvolgend zomerseizoen in de toekomst mogelijk blijft zolang dit niet leidt tot extra historische rechten in het zomerseizoen.

3. OVERIGE BEPALINGEN
Bij de uitwerking van deze principeafspraken naar een uitgewerkt pakket worden alle maatregelen nader uitgewerkt, doorgerekend en juridisch getoetst. Er zal aandacht zijn voor het verbeteren van de voorspelbaarheid en communicatie over de te verwachten hinder. Ook worden de mogelijkheden van een leefbaarheidsfonds verkend om de leef kwaliteit in de omgeving van RTHA te verbeteren. Participanten zullen gezamenlijk invulling geven aan de uitwerking van een systeem dat de vertragingsuitloop moet reguleren. Ook worden de mogelijkheden verkend voor een adaptief karakter van het luchthavenbesluit zodat in de toekomst ingespeeld kan worden op mogelijke veranderingen

Ruimtelijke ordening en bouwplannen
Door de wettelijke verandering van de geluidssystematiek van Kosteneenheid (Ke) naar Lden zullen de contouren die relevant zijn voor de ruimtelijke ordening (35 Ke) veranderen. De relevante contouren voor de ruimtelijke ordening die beperkingen opleggen aan geluidsgevoelige objecten zoals woningen (70 en 56 Lden) en die het afwegingsgebied in het kader van de Omgevingswet vastleggen (48 en 56 Lden) zijn van belang. Ook zijn er nieuwe

appendices van de huidige systematiek (NRM) en is er een nieuwe Europees rekenmodel (ECAC DOC 29) dat een betere weergave geeft van de werkelijkheid. Dit alles leidt er toe dat de vorm en grootte van de contour zoals opgenomen in de omzettingsregeling (35 Ke) verandert.
Voor het nieuwe luchthavenbesluit is het uitgangspunt dat de woningbouwplannen die nu in ontwikkeling zijn, doorgang kunnen vinden. Er wordt daarom uitgegaan van een berekening van de geluidscontouren op basis van vernieuwing van de vloot zoals in dit voorkeursscenario afgesproken en op basis van de nieuwe berekeningsmethodieken (leidend tot nieuwe contouren van 48, 56 en 70 dB(A) Lden)[5]. De contouren worden opgenomen in de definitieve versie van de afspraken over een nieuw luchthavenbesluit.

Partijen zijn ervan op de hoogte dat tussen de nieuwe 48 en 56 Lden contour die volgen bij 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.

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.

Duurzaamheid en overige emissies
Vlootvernieuwing en routeoptimalisatie zijn de belangrijkste factoren voor het verlagen van emissies en verbeteren van luchtkwaliteit. Daarnaast heeft RTHA de ambitie om in het jaar 2030 de grondoperatie emissievrij uit te voeren m.u.v. zware/speciale voertuigen. Ook zal RTHA zich inspannen om met mitigerende maatregelen de luchtkwaliteit te verbeteren. Invulling hiervan moet verder onderzocht worden en komt terug in de volgende fase van het participatietraject. Om de CO_2 uitstoot substantieel te verlagen zal de sector zich maximaal inspannen om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen boven wettelijk minimum te stimuleren. De ambitie is om in het jaar 2030 op 14% en in 2050 op 83% duurzame vliegtuigbrandstoffen te vliegen. Conform het Europese klimaatbeleid 'fit for 55' zal er in het jaar 2030 op minimaal 5%, in 2040 op minimaal 32% en in 2050 minimaal op 63% duurzame vliegtuigbrandstoffen gevlogen worden.

RTHA is de proeftuin voor innovatie. Om een emissievrije vloot te stimuleren en omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling van elektrische en waterstof vliegtuigen gelden er geen restricties voor deze categorieën.

[5] De exacte ligging van de contouren is pas bij het m.e.r. onderzoek bekend

SAMENVATTEND
Dit tussenresultaat is met een onvoorwaardelijke commerciële nachtsluiting van 02:00 tot 06:00 voor zowel groothandelsverkeer als business aviation en een strikt puntensysteem voor vertraagde vluchten van 23:00 uur tot 01:00 uur met minder positievluchten waarbij alle vergunde rechten uit het verleden verloren gaan, een belangrijke stap voor minder hinder met duidelijke en handhaafbare afspraken. Deze uitgangspunten zijn door alle participanten aanvaard als een goede basis waarmee verder kan worden gewerkt aan een samenhangend voorkeursscenario voor RTHA.

Voor de omwonenden biedt het nadrukkelijk concreet uitzicht op minder hinder, terwijl de sector ook kan gaan werken aan de ontwikkeling van de luchtvaart binnen de gestelde kaders. Eventuele ontwikkeling is alleen mogelijk als de overige emissies zoals CO_2, stikstof en fijnstof afnemen. De sector kan eventuele ontwikkelruimte verdienen. Dit kan na vlootvernieuwing en zal gedeeld worden met de omgeving. Dat betekent dat als er gebruiksruimte bij komt, 50% opgevuld kan worden met nieuwe slots: de overige 50% blijft ongebruikt en dient ter vermindering van de hinder.

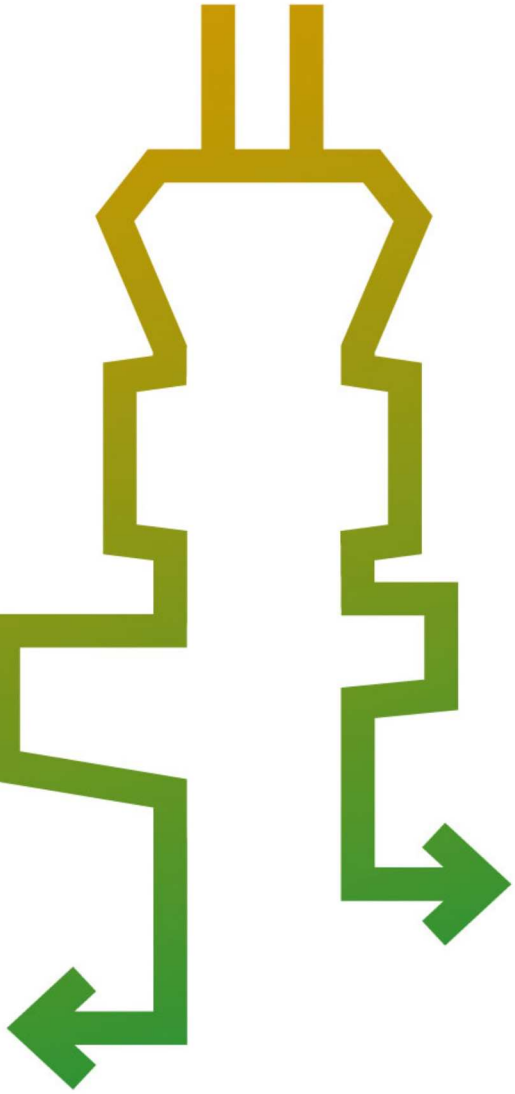
UITWERKEN VAN HOOFDLIJNEN
In de volgende fase zullen de leden van de centrale werkgroep gezamenlijk invulling geven aan bovenstaande uitgangspunten. Hierbij worden de volgende onderwerpen verder gespecificeerd:

- Puntensysteem en vertragingsuitloop voor groothandelsverkeer i.c.m. positie vluchten;
- Ontwikkel ruimte en voorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;
- Nachtregime voor Business aviation;
- Hinderbeperkende maatregelen en vliegroutes;
- Aantallen vliegtuigbewegingen per segment en slots in de ochtend en avond;
- Tijdplanning voor inregelen vloot vernieuwing;
- Juridische toets en geluidsmodellen.

SAMENVATTING IN TABEL

Onderwerp	Referentie situatie (omzettingsregeling)	Voorlopig pakket participatieproces
Gebruiksruimte Totaal	Eén gebruiksruimte voor alle verkeer	Twee gebruiksruimtes voor (i) Maatschappelijk verkeer en (ii) Overig verkeer
Gebruiksruimte Maatschappelijk Verkeer	Geen eigen ruimte	Gebaseerd op zichtjaar 2035
Gebruiksruimte Overig Verkeer	Geen eigen ruimte	• Groothandelsverkeer o.b.v. capaciteitsdeclaratie gebruiksjaar 2019 • Business aviation o.b.v. realisatie gebruiksjaar 2019 • General aviation o.b.v. oorspronkelijk invoerset omzettingsregeling 2013
Handhaving middels handhavingspunten (hhp)	1 set hhp o.b.v. wettelijke eis	2 sets hhp o.b.v. wettelijke eis + extra hhp in overleg met omgeving
Openingstijden	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven
Ochtend / avond piek (groothandelsverkeer)	Geen restricties	• Huidige vloot mag pas starten vanaf 07:15 in werking treding LHB, 07:45 in 2029 en 08:30 in 2033. Alleen de stilste vliegtuigen zijn nog eerder toegestaan • Starten en landen in één richting • 07:00-08:30 alleen starten, 21:00 – 23:00 aan landen
Maatschappelijk Verkeer	Geen restricties	Geen restricties
Groot Handelsverkeer	07:00-23:00 + 23:00-24:00 met uitloop tot 01:00	07:00-23:00u
General aviation	07:00-23:00	07:00-23:00u
Business aviation	Geen restricties	06:00 – 02:00u + begrenzing
Positievluchten	Vanaf 06:00	Vanaf 06:30
Extensieregeling	23:00-01:00	Vertragingsuitloop met handhaafbaar puntensysteem. Uitgangspunt is dat het aantal vertraagde vluchten daalt ten opzichte van gebruiksjaar 2019, dit wordt verder uitgewerkt.
Begrenzing vliegtuigbewegingen randen van de dag	Geen	Huidige aantal slots 07.00-08.30u & 21.00-23.00u bevriezen
Overige emissie grenswaarden		In lijn met landelijke trajecten zoals Akkoord duurzame luchtvaart

NB: Deze bovenstaande tabel is een beknopte samenvatting. Voor de nuance wordt verwezen naar de volledige tekst die voor de samenvatting staat. De volledige tekst is leidend, niet deze samenvatting.



www.luchthavenbesluit.nl