

Luchthavenbesluit

Verslag onderzoek regionaal draagvlak

2025

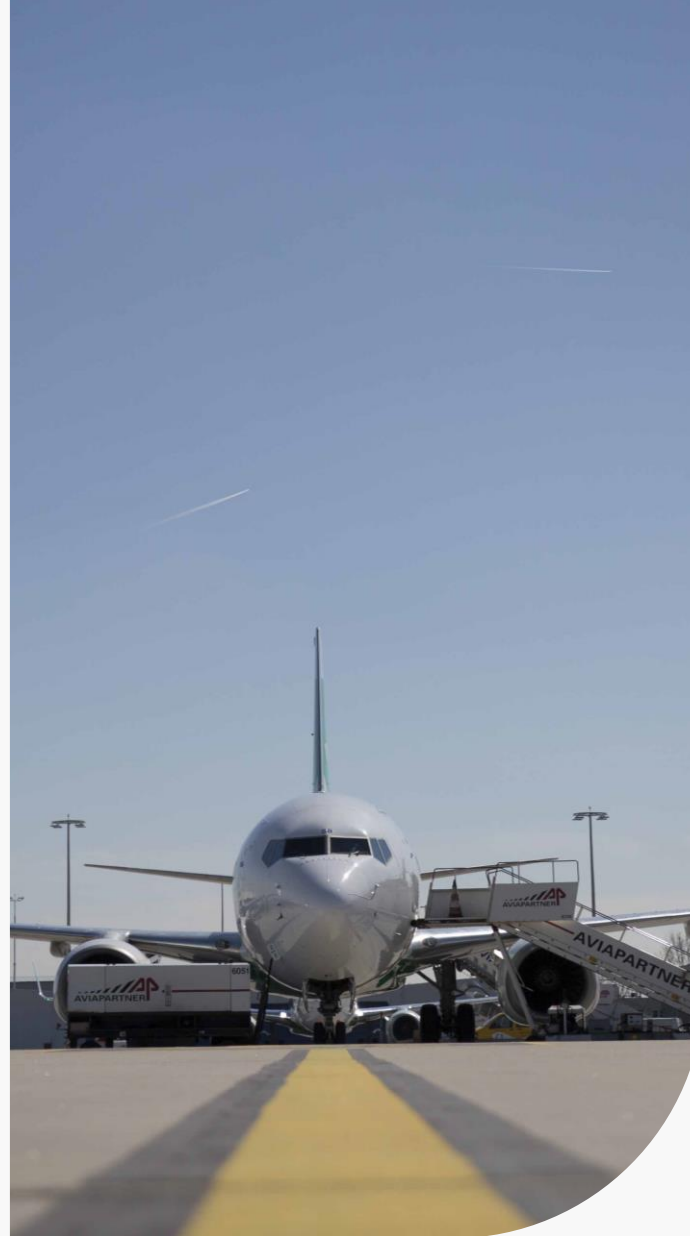
Inhoudsopgave

- 01. Aanleiding Luchthavenbesluit
- 02. Regionale verkenning 2014–2020
- 03. Participatietraject

Bijlage

- 04. Reflecties participanten

**De omzettings-
regeling moet
vervangen
worden door een
geheel nieuw en
volledig
Luchthavenbesluit
op basis van de
Wet Luchtvaart.**



Luchthavenbesluit

Het besluit wordt vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

- Tot 1 mei 2013 functioneerde RTHA op basis van een aanwijzingsbesluit vanuit de Luchtvaartwet.
- Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenoemde omzettingsregeling op basis van de Wet Luchtvaart.

Regionale verkenning

Historie periode 2014–2020

Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenoemde omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Direct na het vaststellen van deze omzettingsregeling is RTHA begonnen met de voorbereidingen voor een de aanvraag hiervan.

Tussen 2014 en 2016 is in dit kader een MER traject doorlopen. Nadat deze MER gereed was, is een onafhankelijk verkenner benoemd door de regionale bestuurders die een onderzoek gedaan heeft naar regionaal draagvlak voor de luchthaven.

Op 22 september 2017 heeft de Bestuurlijke Regiegroep Regionaal (BRR) haar advies over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De kern van dit advies was dat er op dat moment geen bestuurlijk draagvlak bestond voor uitbreiding van de luchthaven buiten de vergunde geluidsruijnte. Dit traject is destijds (in 2019) gestopt door fouten die geconstateerd werden in de nationale rekenmodellen. Correctie van deze rekenmodellen duurde lang waardoor het MER en de andere onderzoeken te zeer verouderd waren om destijds te kunnen dienen als basis voor besluitvorming.

Aanleiding en start van het participatietraject

Naar aanleiding hiervan heeft RTHA besloten de plannen niet verder door te zetten. Er is destijds dan ook geen aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit ingediend.

In plaats daarvan is ervoor gekozen om de besluitvorming over de lange termijnontwikkeling van RTHA te koppelen aan de nieuwe, nog vast te stellen Luchtvaartnota.

Toen de Luchtvaartnota 2020–2050 in november 2020 werd gepubliceerd, bood dit een nieuw kader voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland. In lijn met de uitgangspunten van deze nota is RTHA in het najaar van 2020 gestart met een regionale verkenning. Deze verkenning kreeg vorm via een breed opgezet participatietraject, waarin ruimte werd geboden voor dialoog, samenwerking en het gezamenlijk verkennen van mogelijkheden

Regionale verkenning

Participatietraject vanaf 2020

Gedachtengoed Participatietraject

Bij de inrichting van het participatietraject is bewust gekozen om, waar mogelijk, aan te sluiten bij de principes van de aankomende Omgevingswet. Dit betekende dat participatie voorafgaand aan het formele, wettelijke proces werd georganiseerd, door de initiatiefnemer zelf. RTHA startte het traject dus niet met een uitgewerkt plan waarop belanghebbenden enkel konden reageren via een zienswijze, maar met een open uitnodiging tot participatie.

Het traject is vormgegeven volgens de uitgangspunten van de Mutual Gains Approach (MGA) – een benadering afkomstig uit de Verenigde Staten (Harvard, MIT), die ook in Nederland succesvol wordt toegepast. Enkele kernprincipes van MGA zijn:

- Een dialoog gebaseerd op belangen in plaats standpunten
- Vanuit deze belangen streven naar winst voor alle betrokken partijen
- Actief sturen op een zorgvuldig, transparant en herleidbaar proces
- Bouwen aan vertrouwen, onder andere door samen feiten te onderzoeken

Onafhankelijke proces begeleiding

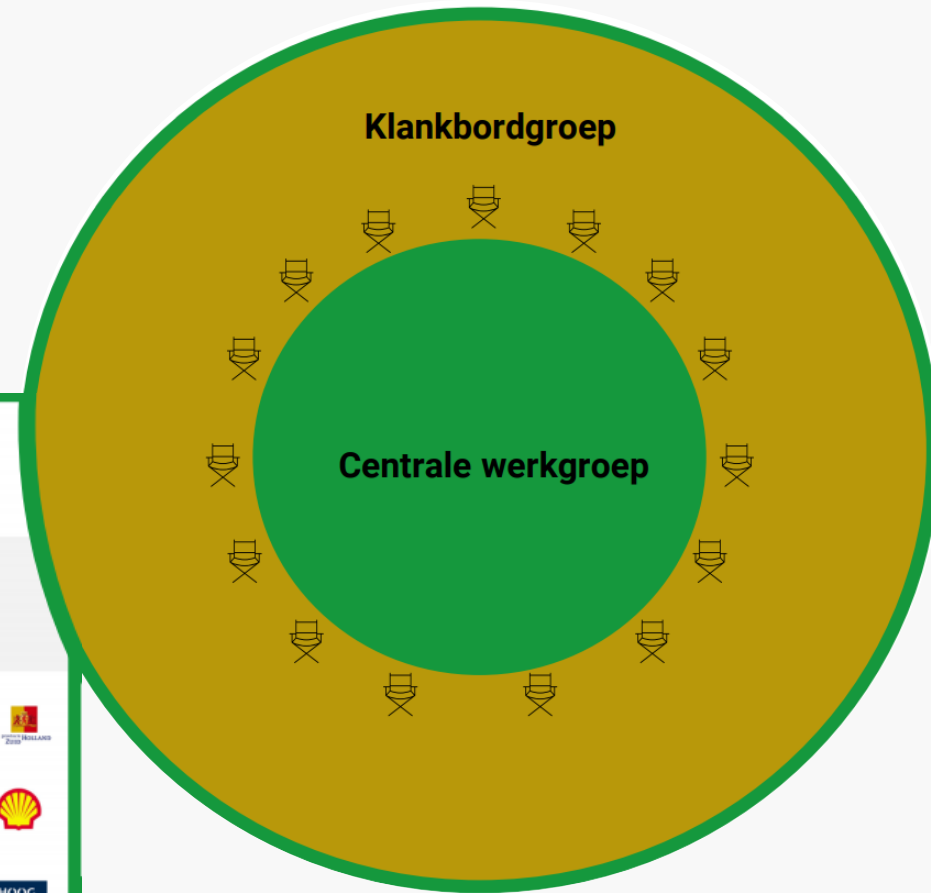
Het eindproduct van het traject moest daadwerkelijk samen tot stand komen, om zo te komen tot een beter resultaat met breed regionaal draagvlak. Om dit mogelijk te maken, heeft RTHA gekozen voor onafhankelijke procesbegeleiding.

Proces is gesteund door regionale partijen

In een vroeg stadium werd dit voornemen getoetst bij leden van het Commissie Regionaal Overleg (CRO). Hier werd door partijen positief op gereageerd. Het participatietraject en de begeleiding daarvan zijn een initiatief exclusief van Rotterdam The Hague Airport. De gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam, de Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van I&W onderschreven wel het belang van participatie inclusief onafhankelijke begeleiding en droegen eind 2020 bij aan de bekostiging van het projectteam.

Participatietraject

Betrokken partijen



Participatietraject

Proces en producten

Stap 1: Kennismaken:

Het projectteam heeft met 33 belanghebbende organisaties individuele interviews gehouden. In deze gesprekken zijn belangen, kansen en knelpunten in kaart gebracht. Ook is gesproken over het mandaat vanuit de achterban en zijn er gezamenlijke spelregels opgesteld voor deelname aan het traject. Dit heeft geleid tot:

- *Een overzicht van de bijeenkomsten met procesbegeleiding*
- *Heldere spelregels voor deelname*
- *Een eindstand van de 'passagierslijst' met alle betrokken partijen*

Stap 2: Investeren in kennis en kunde:

Om ervoor te zorgen dat alle deelnemers over dezelfde basiskennis beschikten, is er gezamenlijk feitenonderzoek gedaan. Kennishouders hebben webinars verzorgd over de diverse onderwerpen.

Daarnaast hebben alle deelnemers een cursus MGA gekregen en bestuurders een workshop. Dit heeft geleid tot

- *Joint Fact Finding document*
- *Dialoogstructuur Participatietraject*

Stap 3: Gezamenlijk werken aan een voorkeursscenario

In dit kader zijn meerdere brainstormsessies georganiseerd. Tijdens deze sessies zijn meer dan 400 opties verzameld, geclusterd en samengevoegd. Op basis hiervan is het Voorlopig Pakket Participatietraject opgesteld: een voorstel waarin alle deelnemers

meerwaarde zagen ten opzichte van de huidige situatie, zonder onoverkomelijke breekpunten, en met een solide basis voor verdere uitwerking. Dat betekent niet dat iedereen het volledig eens was met alle keuzes, of dat men niet liever een andere uitkomst had gezien. Maar het was wél een gezamenlijk resultaat, voortgekomen uit een intensief en zorgvuldig proces.

Hoewel het VPP niet voor iedereen de ideale uitkomst was, erkenden de deelnemende partijen dat – gezien de uiteenlopende belangen aan tafel – dit pakket het maximaal haalbare was. Alle maatregelen zijn doorgerekend, zodat het effect ervan inzichtelijk werd gemaakt. In het voorjaar van 2022 voerden de participanten gesprekken met hun achterban over het VPP. Voor de één betekende dit een overleg met de directie, voor de ander een ledenbijeenkomst, bewonersavond of politieke dialoog. De uitkomsten van deze gesprekken zijn vastgelegd in het document:

- *Document: Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP)*

Al snel bleek dit een onmogelijke opgave. Waar vertegenwoordigers van de participanten nog de meerwaarde van het VPP herkenden, waren de reacties vanuit de achterban vaak kritisch. In plaats van toenadering leidde dit in sommige gevallen tot een verharding van standpunten. De mandaten die de verschillende partijen hadden meegekregen, bleken op cruciale punten niet met elkaar te verenigen.

Fase 4: Documentatie en afronding

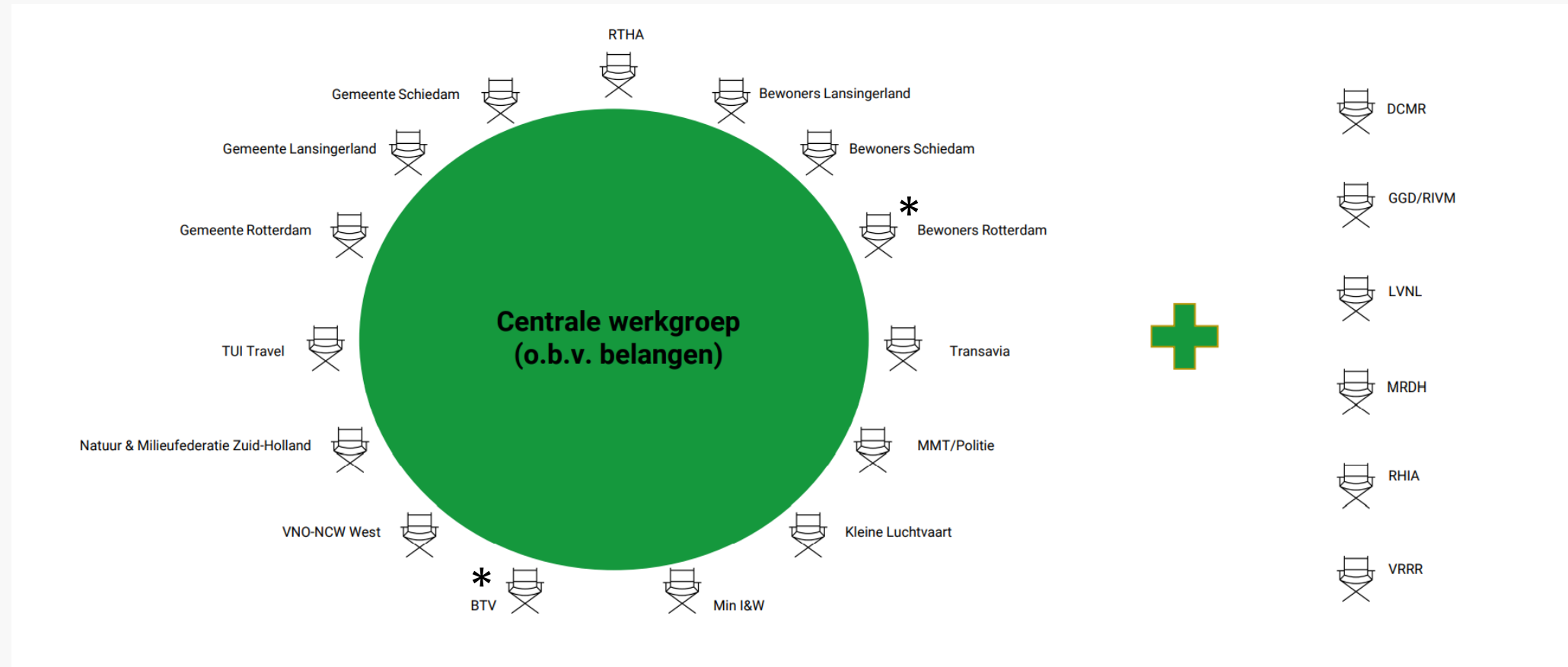
Er is een schrijfgroep gevormd door de participanten die de uitkomsten, standpunten en belangen van het intensieve dialoog hebben samengevat. Omdat er geen gezamenlijk voorkeursalternatief tot stand kwam, kregen alle partijen de gelegenheid om een eigen reflectie in te dienen.

Dit heeft geleid tot:

- *Eindproduct Participatietraject (EPP)*
- *Reflecties van partijen*

Participatietraject

Centrale werkgroep



Participatietraject

Uitkomsten voor RTHA

Vervolgstappen

Het twee jaar durende participatietraject was intensief, maar heeft ook veel waardevolle inzichten opgeleverd. Er is meer wederzijds begrip ontstaan en het vertrouwen tussen betrokkenen is gegroeid. Hoewel de uiteenlopende belangen het niet mogelijk maakten om tot één breed gedragen voorkeursalternatief te komen, zijn belangrijke elementen uit het eindproduct alsnog opgenomen in de aanvraag, met oog voor de zorgen en wensen die in dit traject zijn gedeeld. Dit betreft onder andere maatregelen gericht op het verminderen van vertragingen en het beperken van nachtvluchten.

RTHA waardeert alle input die partijen hebben gedeeld en ziet het indienen van de aanvraag als een belangrijke stap vooruit in het proces. Ook de gezamenlijke brainstormsessies hebben geleid tot concrete hinderbeperkende maatregelen, zoals het beschermen van de randen van de dag en prikkel voor vlootvernieuwing, die zonder dit traject niet tot stand waren gekomen. Deelnemers hebben uitgesproken dat het aan de luchthaven is om de resterende besluiten te nemen, met oog voor de uiteenlopende belangen die in het traject naar voren zijn gekomen.

De volgende doelstellingen zijn geformuleerd:

1. Afname in nachtvluchten en geluidbelasting omgeving
2. Afname van emissies en passend binnen stikstofrechten
3. Vervullen van regionale vraag naar luchtvaart
4. Financieel gezonde exploitatie zonder overheidssteun

Bijeenkomsten participatietraject

Tussen oktober 2020 en november 2022 zijn er meer dan 64 bijeenkomsten georganiseerd, vaak dagdelen of hele dagen. Daarnaast heeft het projectteam 38 externe bijeenkomsten bijgewoond, waaronder presentaties in gemeenteraden, gesprekken met wijkraden en deelname aan bewoners- en ledenavonden. Tijdens al deze momenten zijn betrokken stakeholders geïnformeerd over het proces. Er is duidelijk gemaakt hoe en waar zij konden deelnemen, met als doel om zoveel mogelijk waardevolle input op te halen voor het participatietraject.

Via de website www.luchthavenbesluit.nl zijn gedurende deze periode regelmatig nieuwsberichten geplaatst over de voortgang van het traject. Een samenvatting van het proces is te vinden in het volgende document:

- Procesverslag 2020-2022 door Wesselink van Zijst en Viridis Business Advisory

Participatietraject

Vervolg proces en aanscherping

Start Formele procedure

Begin 2023 heeft RTHA de Notitie Reikwijdte en detail (NRD) ingediend. In de MER zijn volgende 5 alternatieven onderzocht:

1. Autonome ontwikkeling
2. Uitkomst Eindproject
3. Uitkomst beperkte ontwikkeling
4. Standstill
5. Krimp -25% in vliegtuigbewegingen

MER-procedure en ontwikkeling voorkeursalternatief

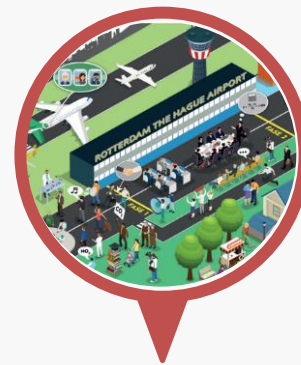
Medio 2023 is de MER-procedure gestart. De uitkomsten van de vijf onderzochte alternatieven lieten zien dat geen van de scenario's alle doelstellingen volledig wist te behalen. Deze resultaten zijn vervolgens gebruikt als 'hoekpunten' voor de ontwikkeling van een nieuw alternatief: het voorkeursalternatief. In de zomer van 2024 ontving RTHA een positieve weigering en een maatwerkvoorschrift waarmee een grenswaarde voor stikstofemissie werd vastgesteld. Tegelijkertijd is er vertraging ontstaan doordat bestaande onderzoeken geactualiseerd moesten worden, als gevolg van rechterlijke uitspraken over stikstof en aangepaste rekenmodellen.

Evaluatie van de alternatieven n.a.v. reflecties en overleggen

Bij de evaluatie van de alternatieven zijn de reflecties van de participanten opnieuw zorgvuldig meegenomen. Na afloop van het participatietraject hebben veel bilaterale overleggen plaatsgevonden tussen RTHA en alle stakeholders uit het participatietraject.

In deze overleggen zijn tussenresultaten getoond of is aanvullende informatie gevraagd over de inhoud van de reflecties en de mogelijke reactie van de luchthaven daarop in het voorkeursalternatief. Dit heeft geleid tot aanvullende maatregelen, zoals het volledig weren van nachtvluchten en het instellen van een volledige bevroering van het aantal fossiele vluchten.

In de bijlage is per organisatie een samenvatting opgenomen van hun reflectie de uitkomst van het participatietraject, en hoe deze zijn meegenomen in het samenstellen van het voorkeursalternatief en de aanvraag.



oktober 2020

Start participatietraject
Met onafhankelijke procesbegeleiding en gesteund door de BRR is het participatieproject eind 2020 gestart

juli 2021

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

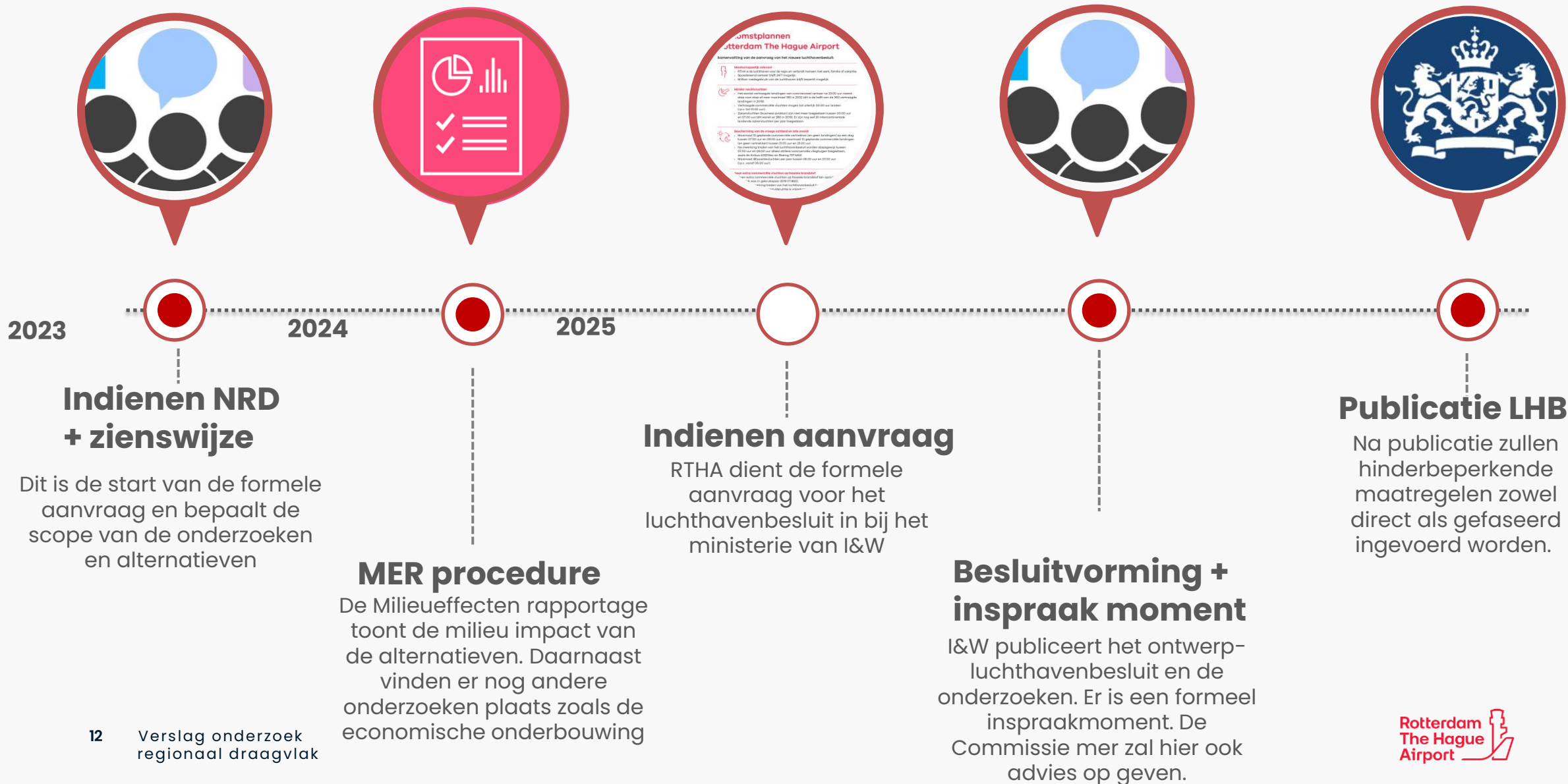
Joint Fact finding
Gezamenlijk met alle betrokken partijen zijn onderzoeksvragen beantwoord om te starten vanuit gelijkwaardig kennisniveau

april 2022

Voorlopig Product
Publicatie van Voorlopig Pakket voor achterban consultatie. Elke partij geeft aan dat er meerwaarde in zit en een basis is om verder te gaan. Er is geen consensus op het geheel bereikt.

december 2022

Eind Product
Het eindproduct is een gezamenlijk advies van de participanten, begeleid door indicatieve geluidsberekeningen, een verslag van onafhankelijk proces begeleiding en annotaties.

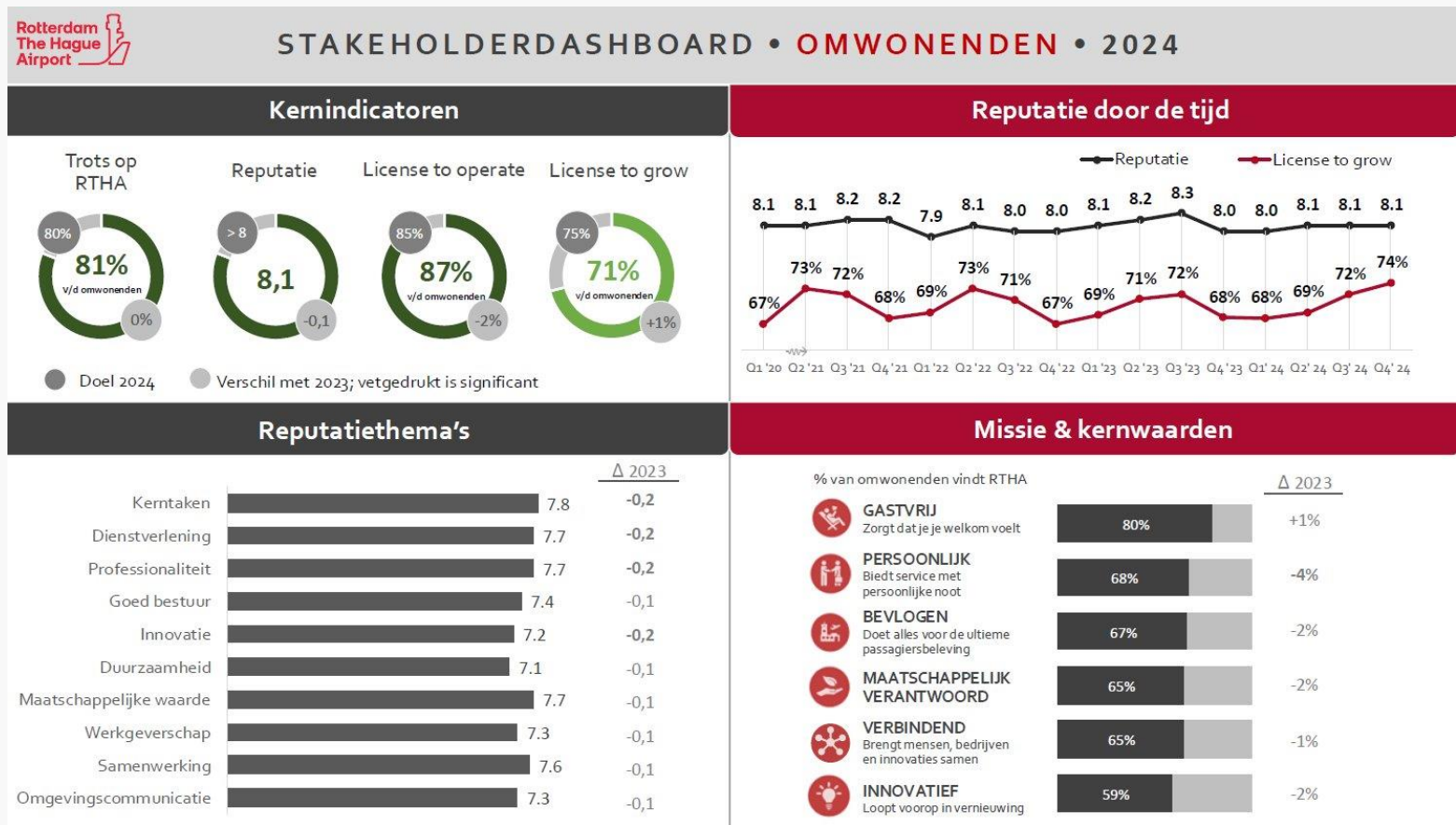


Uitkomst reputatieonderzoek



Doorlopend onderzoek reputatie

In de omgeving



Onderzoeksopzet

- Kwantitatieve reputatie meting
- Continue meting 4 keer jaar
- Omwonenden in de metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Gestratificeerde steekproef N=1820
- Voorwaarde bekend met RTHA

Bijlage

**Belangrijkste reflecties
stakeholders en
reactie RTHA**

Reflectie: Gemeente Rotterdam

1. Voor de gebruiksruijnte wordt gewerkt met een gewogen cumulatieve geluidsbelasting (Lden) waarmee zeer beperkt rekening wordt gehouden met **piekbelasting** op de omgeving en **de ervaren overlast** als gevolg daarvan.
2. Ook worden de gebruiksruijnte en geluidscontouren bepaald op basis van een model dat uitgaat van **geplande vliegroutes** en daarmee geen rekening houdt met veelvoorkomende afwijkingen van de vliegroutes.
3. Daarom pleiten wij voor een **latere aanvangstijd in de ochtend** gedurende het **weekend**, het beperken van geluidsemissies door bijvoorbeeld het **warmdraaien van vliegtuigmotoren** voor de openingstijd.
4. Het niet langer toestaan van zaken- en **privévluchten in de nacht** en het verder beperken van het aantal **positievluchten** in de vroege morgen.
5. Omdat de over een jaar gemeten gewogen en gecumuleerde geluidsbelasting geen goed instrument is om de ervaren overlast te beperken, pleiten wij voor het vastleggen van een **seizoensgebonden maximum** aantal vluchten per dagdeel.
6. Waarbij voornamelijk het **aantal vluchten in de dag randen** zo veel mogelijk moet worden beperkt.
7. RTHA stelt dat met de inzet van **stillere vliegtuigen** de geluidsbetasting wordt verlaagd en dat de vrijgekomen geluidsruijnte deels kan worden ingevuld met **extra vluchten**. Hier zijn wij het niet mee eens omdat dit weliswaar een theoretische vermindering van de totale geluidsemissies met zich meebrengt maar in de praktijk naar onze mening zal leiden tot meer ervaren hinder door bewoners.
8. Wij verzoeken u daarom om bij de activiteiten van de luchthaven dergelijke **afwijkingen** (interferentie Schiphol verkeer) tot een minimum te beperken.
9. Daarnaast wordt ook veel overlast ervaren door de vliegroutes van **kleine sportvliegtuigen** die opstijgen en/of landen van RTHA. Wij verzoeken u om (bindende) afspraken te maken met deze sector, gericht op het beperken van de geluidshinder.
10. Wij pleiten voor de concretisering dat de **emissies** ten opzichte van gebruiksjaar 2019 verminderen.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. In de MER is ook een extra parameter 'number above' 60, 65 en 70 dBA opgenomen.
- ✓ 2. Het model maakt gebruik van werkelijk gevlogen radartracks (inclusief alle afwijkingen).
- ✗ 3. Geen aangepaste tijden in het weekend Warmdraaien motoren kort voor de vlucht blijft mogelijk.
- ✓ 4. Geen nachtvluchten BA tussen 00:00-07:00 m.u.v. 20 intercontinentale vluchten Positievvluchten vanaf 06:30 met een maximum van 24 / jaar tussen 06:30-07:00.
- ✗ 5. Seizoensgebonden maximum niet mogelijk i.v.m. noodzaak behoud operationele flexibiliteit.
- ✓ 6. Maximum aantal slots (10) in de randen van de dag (07:00-09:00 en 21:00-23:00) vastgelegd.
- ✓ 7. Niet voornemens groeiruijnte te gebruiken voor fossiele luchtvaart. Een deel verdwijnt (kleinere contour) en het andere deel wordt gereserveerd als innovatieruijnte.
- n.v.t. 8. Dit wordt niet in het luchthavenbesluit geregeld. Hier wordt aan gewerkt i.s.m. LVNL en op lange termijn mogelijk een oplossing in luchtruimherziening.
- n.v.t. 9. Vliegroutes liggen niet in het luchthavenbesluit vast. Desalniettemin zet RTHA zich in om de hinder van kleine vliegtuigen te beperken door convenant verder aan te scherpen en invoeren van tariefmaatregelen voor lawaaiige vliegtuigen.
- ✓ 10. In het MER is een concrete absolute reductie berekend van circa 20% in 2035 t.o.v. 2019.

Reflectie: Provincie Zuid Holland

1. De provincie herkent in het voorlopig pakket het uitgangspunt dat reductie van hinder centraal staat. Herkenning is er ook waar het gaat over het stimuleren van vlootvernieuwing en het **verdelen van geluidswinst** (geringe ruimte voor groei, en gebruikruimte teruggeven aan omgeving).
2. Het instellen van een aparte gebruikruimte voor spoedeisend verkeer maakt dat de handhaafbaarheid van verschillende verkeersstromen toeneemt. Daarbij spreekt de provincie haar zorg uit over de omvang van de geluidsruimte bij splitsing. Het EPP neemt die zorg weg, nu wij constateren dat de **totale gebruikruimte na splitsing niet groter** wordt dan nu het geval is.
3. De ligging van geluidscontouren heeft grote impact op de ruimtelijke ordening. Dat nieuwe contouren binnen de bestaande geluidscontouren liggen acht de provincie ook in het belang van mensen die nu al wonen in de omgeving van de luchthaven. Het EPP laat zien dat de **geluidscontouren kleiner** worden.
4. Vooruitlopend op landelijke regelgeving dringt de provincie er op aan om voor RTHA nu al **een CO₂-plafond af te spreken**. Wij willen hiermee een gematigde groei volgens het groeiverdienmodel mogelijk maken, maar tegelijkertijd willen wij met het instellen van een plafond voorkomen dat stiller vliegen impliciet leidt tot een grotere emissie van CO₂. Daarvoor ziet de provincie geen ruimte. Het EPP benoemt weliswaar geen CO₂-plafond, maar maakt wel inzichtelijk dat **vlootvernieuwing samengaat met verminderde CO₂ - emissies**.
5. Inbreng van de provincie over het adresseren en aanpakken van **interferentie van RTHA-verkeer** met Schipholverkeer is verwerkt in het EPP.
6. De provincie verzocht daarnaast om voldoende (geluids-)ruimte te reserveren voor **luchtvaart-innovaties**, zoals droneverkeer en plekken om verticaal op te stijgen en te landen (verti-ports). Het EPP besteedt hier expliciet aandacht aan.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. Dit is nog verder aangescherpt t.o.v. EPP. Groei is alleen mogelijk voor fossielvrije innovatie. De rest komt ten goede aan de omgeving. In beide gevallen is er een krimp van de geluidscontour.
- ✓ 2. De omvang geluidsruimte wordt kleiner dan de vigerende geluidsruimte.
- ✓ 3. Bouwbeperving blijven binnen de huidige bouwbepervingen. Geen aanvullende beperkingen RO.
- ✓ 4. In de huidige wetgeving is instellen van een CO₂-plafond in een LHB niet mogelijk. Door ontwikkelruimte alleen toe te laten tot fossielvrij leidt vlootvernieuwing en duurzamere brandstoffen voor een CO₂ reductie.
- n.v.t. 5. Dit wordt niet in het luchthavenbesluit geregeld, daar werken wij hard aan i.s.m. LVNL en op lange termijn is de oplossing in luchtruimherziening.
- ✓ 6. Ontwikkelruimte wordt omgezet in innovatieruimte.

Reflectie: **Gemeente Den Haag**

Inhoudelijk zijn er door het college (RIS310200 en RIS310199, oktober 2021) en door een zienwijze van de raad op de luchtvaartnota (RIS305758, 2020) standpunten vastgesteld die ingebracht zijn in het participatietraject. Dit waren de volgende punten:

1. Een **goede toegankelijkheid via luchtverkeer** is noodzakelijk voor Den Haag als internationale (residentie) stad met vele diplomatieke posten en internationale organisaties, maar ook als toeristisch centrum en stad met vele internationale congressen;
2. RTHA is de **thuisbasis voor de helikopters** van hulpdiensten die ook de Haagse regio bedienen;
3. Den Haag vindt dat de **huidige geluidsnormen** moet worden behouden en streeft niet naar uitbreiding hiervan;
4. Om de CO2 doelstellingen te behalen moet worden ingezet op **duurzame innovatie** van de luchtvaart. Voor korte afstanden is ook de trein een goed alternatief.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. Uitgangspunt is dat de huidige functie van de luchthaven wordt gewaarborgd.
- ✓ 2. Spoedeisend verkeer krijgt een eigen geluidsruimte en kan 24/7 blijven vliegen.
- ✓ 3. Omvang geluidsruimte wordt kleiner dan de vigerende geluidsruimte.
- ✓ 4. Ontwikkelruimte wordt omgezet in innovatieruimte die alleen beschikbaar is voor elektrische en waterstof luchtvaart of volledig duurzamere brandstoffen.

Reflectie: **Gemeente Lansingerland**

1. Zorg voor harde garanties dat **geluidsruijnte niet toeneemt** (n.a.v. splitsen geluidsruijnte maatschappelijk verkeer).
2. Focus op **beleefde geluidsoverlast** en stel meetbare en handhaafbare geluidsnormen in. Wij constateren echter dat er een groot verschil is tussen berekende geluidshinder en beleefde geluidshinder.
3. Stel de volksgezondheid centraal; dit vraagt om **meetbare en handhaafbare emissiewoorden**. Luchthavenbesluit om moet gaan. Het beperken van de gevolgen van met name fijnstof en ultrafijnstof.
4. Definieer en maximeer het groei verdienenmodel met duidelijkheid over gevolgen.
5. Garandeer realisatie **woningbouwplannen** met gemaximeerde geluidscoutour
6. Versterk het nachtheregime met een **volledige nachtsluiting van 23:00 tot 07:00**
7. Implementeer **strafpuntensysteem voor de reductie vertragingen** en positievluchten
8. maak afspraken over **tijdsgebonden openingstijden en maximale aantallen vluchtbewegingen**
9. **Gemeente kan niet voldoen aan communicatie** en informatievoorziening over impact op de leefomgeving

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. Omvang geluidsruijnte wordt kleiner dan de vigerende geluidsruijnte.
- ✓ 2. Er wordt naast de gebruikelijk meetmethode Lden, ook naar piekbelasting gekeken "numbers above".
- ✓ 3. Emissies en luchtkwaliteit worden inzichtelijk gemaakt. Uitgangspunt is dat NO_x en PM₁₀ niet mogen verslechteren.
- ✓ 4. Groeiverdienmodel komt te vervallen. Beschikbare ruijnte komt op termijn alleen beschikbaar voor elektrisch en waterstof vliegen of duurzamere brandstoffen. Dit zal naar verwachting niet op korte termijn plaatsvinden.
- ✓ 5. Bouwbeperking blijven binnen de huidige bouwbeperkingen. Geen aanvullende beperkingen in Ruimtelijke Ordening coutour.
- ✓ ✗ 6. Gepland verkeer is niet mogelijk tussen 23.00 en 07.00. Landingen tot uiterlijk 00:00 i.p.v. 01:00, max 24 positievluchten vanaf 6:30 i.p.v. 6:00 en geen business aviation tussen 00:00 en 07:00.
- ✓ 7. Puntensysteem was juridisch niet haalbaar. Er is nu een concreet maximum van 180 vertragingen per jaar (halvering t.o.v. 2019).
- ✓ 8. Randen van de dag worden beschermd met maximaal 10 van 07:00-09:00 en 21:00-23:00 en een maximum per jaar conform 2019.
- n.v.t. 9. Communicatie staat los van het luchthavenbesluit

Reflectie: Gemeente Schiedam

1. Verder beperken openingstijden. Vooral in de vroege ochtend en de avond gaat er geen dag zonder vliegverkeer voorbij. Daarom pleiten wij op **zondagen voor een openingstijd van 8:00** uur in plaats van 7:00 uur.
2. Tijdvak tussen 08:30 – 09.00 uur. Tevens hebben wij geconstateerd dat er een **discrepancie zit tussen het bevroren van de slots**. Wij pleiten ervoor om het aantal slots tussen 08.30 – 09.00 uur ten opzichte van gebruiksjaar 2019 niet te laten toenemen (te bevroren).
3. Wij benadrukken dat, conform de Luchtvaartnota en onze interpretatie van deze passage, **groei alleen verdiend kan worden** door niet alleen binnen de 56 Lden geluidscontour te blijven maar ook **door een (sterke) reductie van de emissies** ten opzichte van GJ 2019.
4. Verder moeten de mogelijkheden tot **opname van innovatieve- en technische ontwikkelingen** in het Luchthavenbesluit het voorkomen dat het Luchthavenbesluit deze ontwikkelingen in de weg staat zodra het is vastgesteld, nog worden uitgewerkt. Hoe dit (juridisch) te realiseren is aan het bevoegd gezag. Wij wagen hier wel nadrukkelijk aandacht voor zodat deze ontwikkelingen ook op RTHA toepasbaar zullen zijn.
5. Wij onderschrijven dat voor **spoedeisend verkeer geen beperkingen in de nacht** worden opgelegd, vanwege het maatschappelijke belang en de operationele inzetbaarheid.
6. Wij wijzen nadrukkelijk op het belang dat de 56 dB(A)Lden **geluidscontour de woningbouwplannen** niet mag frustreren en ten aanzien van gemeente Schiedam tot uiterlijk aan het spoor bij Kethel mag komen te liggen.
7. In het luchthavenbesluit wordt de geluidscontour van het zichtjaar op genomen. De grenswaarden op de **handhavingpunten moeten echter stapsgewijs worden teruggebracht** i.r.t. het zichtjaar 2035.
8. Aantal vliegbewegingen. Het eindproduct geeft aan dat in het zichtjaar een berekende groei mogelijk is tot maximaal 8.760 extra vliegtuigbewegingen in 2035. Feit is echter dat er nog onvoldoende inzicht is in de samenhang tussen het geluidsvolume, piekbelasting, de frequentie van het aantal vluchten en het aantal vluchten per uur als het gaat o.a. de ervaren hinder. (...)verzoeken wij u daarom met klem om de **aantallen van het gebruiksjaar zorg als maximumgrens** te hanteren, zowel voor het totaal aantal vliegbewegingen in het algemeen alsook voor het aantal vliegbewegingen van het groothandelsverkeer in het bijzonder.
9. Wij verzoeken u en het Ministerie van I&W als bevoegd gezag desondanks om in de MER-procedure alsnog een geleidelijk **krimpscenario naar 2035 als extra scenario** te (laten) onderzoeken.
10. Hoewel geen onderdeel van het Luchthavenbesluit, onderschrijven wij nogmaals de sterke wens van alle participanten richting de luchtverkeersleiding en het ministerie van IenW als bevoegd gezag om de mogelijkheden tot **beperken interferentie Schipholverkeer** en RTHA verkeer te laten onderzoeken, uitwerken en implementeren in luchtruimherziening.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- | | |
|--------|---|
| ✗ | 1. Aanpassingen in vliegtijden: 1) vertraagde landingen tot 00:00 (i.p.v. 01:00), geen Business Aviation in de nacht. Positiefvluchten vanaf 06:30 (i.p.v. 06:00) Zondag geen aanpassingen. |
| ✓ | 2. Dit is aangepast naar 07:00–09:00. |
| ✓ | 3. Geluidscontour krimpt t.o.v. 2019 en CO ₂ emissies zullen in 2035 met circa 20% dalen t.o.v. 2019. |
| ✓ | 4. Ontwikkelruimte wordt omgezet in innovatieruimte die alleen beschikbaar is voor elektrische en waterstof luchtvaart of volledige duurzamere brandstoffen. |
| ✓ | 5. Is geborgd in de aparte geluidsruimte. |
| ✓ | 6. Bouwbeperking wordt minder t.o.v. vigerend besluit. Project Kethel is met het nieuwe LHB mogelijk (op dit moment niet). |
| ✓ | 7. Krimp van de geluidsruimte richting zichtjaar zal ministerie van I&W invulling aangeven. |
| ✓ | 8. Commercieel verkeer wordt bevroren op capaciteitsdeclaratie van 2019. Op termijn is er ruimte voor innovatie. |
| ✓ | 9. Krimpscenario is onderzocht en inzichtelijk gemaakt. |
| n.v.t. | 10. Dit wordt niet in het luchthavenbesluit geregeld, daar werken wij hard aan i.s.m. LVNL en op lange termijn is de oplossing in luchtruimherziening. |

Reflectie: **Gemeente Zuidplas**

Het overwegen waard zijn maatregelen als

1. Een verdergaande/**strengere nachtsluiting**,
2. Het **loslaten van groeidoelstellingen**, het in hogere mate laten vervallen van geluidruimte
3. En versterkt inzetten op het gebruik van **vaste aanvliegeroutes**.
4. Vooralsnog nemen we aan dat de realisatie van **nieuwbouwwoningen** binnen de gemeente Zuidplas **niet wordt belemmerd**
5. **Te weinig inzicht** kon worden gegeven in de effecten van concept-afspraken die op tafel lagen

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. Gepland verkeer is niet mogelijk tussen 23.00 en 07.00. Landingen tot uiterlijk 00:00 i.p.v. 01:00, max 24 positievluchten vanaf 6:30 i.p.v. 6:00 en geen business aviation tussen 00:00 en 07:00.
- ✓ 2. Niet voornemens groeiruimte te gebruiken voor fossiele luchtvaart. Dit wordt gereserveerd als innovatieruimte voor waterstof en elektrisch vliegen of volledig duurzamere brandstoffen.
- ✓ 3. Vliegroutes wordt niet in het luchthavenbesluit geregeld, daar werkt de sector aan i.s.m. LVNL en op lange termijn kan luchtruimherziening een oplossing bieden.
- ✓ 4. Bouwbeperking blijven binnen de huidige bouwbeperkingen.
- ✓ 5. In de MER zijn alle effecten inzichtelijk gemaakt.

Reflectie: Gemeente Vlaardingen

1. mag het bestaan van RTHA **geen belemmering** vormen voor **toekomstige woningbouwopgaven**.
2. Daarom pleiten wij in **de weekenden voor een openingstijd vanaf 8:00 uur in plaats van 7:00 uur**.
3. Wij pleiten ervoor om het aantal slots tussen **08.30 – 09.00 uur** ten opzichte van gebruiksjaar 2019 **niet te laten toenemen**
4. Wij verzoeken u dan ook om de **toename van het aantal vliegbewegingen te schrappen** uit de genoemde plannen.
5. welk **moment de extra vluchten** kunnen gaan plaatsvinden.
6. het nieuwe Luchthavenbesluit moet leiden tot een **reductie van emissies**, mede in het licht van lopende landelijke trajecten' te weinig duidelijkheid geeft.
7. **Ruimte** houden voor **toekomstige innovatieve-** en technische ontwikkelingen
8. **spoedeisend verkeer geen beperkingen in de nacht** worden opgelegd
9. Mogelijkheid **afwijken van hoogtebeperkingen**
10. Onderzoek naar **krimpscenario**
11. Minder **routeafwijkingen** voor minder hinder
12. **Communicatie RTHA richting bewoners** over gevolgen luchthaven op de leefomgeving

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- ✓ 1. Bouwbeperking blijven binnen de huidige bouwbeperkingen.
- ✗ 2. Geen aangepaste tijden in het weekend.
- ✓ 3. Het aantal vluchten tussen 07:00–09:00 is beschermd tot maximaal 10.
- ✓ 4. Er zijn geen extra fossiele vluchten t.o.v. 2019. Enige mogelijke vluchten zijn voor innovatie ruimte.
- ✓ 5. Indien punt 4, dan alleen tussen 09:00–21:00.
- ✓ 6. Er is een reductie van 20% minder CO₂ emissies in 2035 t.o.v. 2019 voorzien.
- ✓ 7. Ontwikkelruimte wordt omgezet in innovatieruimte die alleen beschikbaar is voor elektrische en waterstof luchtvaart of volledig duurzamere brandstoffen.
- ✓ 8. Spoedeisend verkeer krijgt een eigen geluidsruimte en mag 24/7 blijven vliegen.
- n.t.b. 9. Vanuit het ministerie loopt hiernaar een onderzoek op basis van wijziging (verruiming) van de hoogtebeperkingen.
- ✓ 10. Krimpscenario is onderzocht in MER.
- n.v.t. 11. Vliegroutes wordt niet in het luchthavenbesluit geregeld, daar werken wij hard aan i.s.m. LVNL en op lange termijn is de oplossing in luchtruimherziening.
- ✓ 12. Communicatie richting bewoners wordt door luchthaven verzorgd.

Reflectie: Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

- | | | |
|---|-----|---|
| 1. Deze (verbeteringen) worden echter naar onze mening volledig teniet gedaan door de waarschijnlijk aanzienlijke toename van het totaal aantal vluchten die mogelijk is door het inzetten van 'stille' vliegtuigen. | ✓ | 1. Ontwikkelruimte komt te vervallen, innovatieruimte komt op termijn alleen beschikbaar voor elektrisch en waterstof vliegen volledig duurzamere brandstoffen. |
| 2. Bovendien zijn de gevolgen van de manier waarop de twee separate gebruiksruimten (kunnen) worden ingevuld voor ons niet te overzien | ✓ | 2. Is inzichtelijk gemaakt in het MER. |
| 3. Een volwaardige nachtrust voor omwonenden middels een volledige nachtsluiting van acht aaneengesloten uren . | ✓ X | 3. Deels aan voldaan bij reguliere operatie zonder verstoringen. Verkeer wordt gepland van 07:00 tot 23:00 en geen business aviation meer in de nacht van 00:00-07:00. Er is een vertragingssuitloop tot 00:00 met een maximum van 180/jaar en positievluchten vanaf 06:30 tot 07:00 met een maximum van max 24/jaar. |
| 4. Een extensie-/calamiteitenregeling vergelijkbaar met die welke bij Lelystad Airport is afgesproken. | ✓ X | 4. Extensie regeling wordt teruggebracht naar een maximum aantal per jaar op de helft van de huidige omvang. |
| 5. Een vermindering van het aantal vluchten met groot handelsverkeer in de periode 07.00 – 09.00 uur en 21.00 – 23.00 uur . | X | 5. Bescherming van maximaal 10 slots in de randen van de dag (07:00-09:00 en 21:00-23:00). |
| 6. Daadwerkelijke vermindering van de door omwonenden ervaren hinder . | ✓ | 6. Ervaren hinder is subjectief en kan helaas niet inzichtelijk gemaakt worden. Gemeten hinder neemt af. Er is een kleinere geluidscontour, 44% minder ernstig gehinderden overdag en 95% minder ernstig gehinderden in de nacht en de piekbelasting neemt ook af in 'numbers above 60/70'. |

Reflectie: Natuur en Milieu ZH e.v.a.

1. Pleiten wij voor een **maximale reductie van positievluchten**.
2. Om nachtelijke verstoring van mens en dier te voorkomen is het dringende verzoek om ten alle tijden **de nachtvluchten tot een minimum te beperken**
3. Gezien bovenstaande punten verzoeken wij RTHA de mogelijkheid tot **starten in één richting niet mogelijk** te maken.
4. Wij zetten dan ook duidelijk onze **vraagtekens bij** het aantal vluchten dat kan **groeien** in deze gebruikruimte.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

-  1. Positievluchten worden beperkt tot max 24/jaar tussen 06:30 en 07:00.
-  2. Gepland verkeer is niet mogelijk tussen 23.00 en 07.00. Landingen tot uiterlijk 00:00 i.p.v. 01:00, max 24 positievluchten in de nacht vanaf 6:30 i.p.v. 6:00 en geen business aviation tussen 00:00 en 07:00.
-  3. Het starten en landen in één richting is niet opgenomen in de aanvraag voor het LHB.
-  4. Niet voornemens groeiruumte te gebruiken voor fossiele luchtvaart. Dit wordt gereserveerd als innovatieruumte waterstof en elektrisch vliegen of volledige duurzamere brandstoffen.

Reflectie: **ANVR/TUI**

1. Om een aantrekkelijke luchthaven te zijn voor de reiziger is het belangrijk **om ruime openingstijden**, een goede bereikbaarheid van de luchthaven en een aantrekkelijk bestemmingen portfolio te hebben met bestemmingen die voldoen aan de vraag van de reiziger.
2. **hinder voor de bewoners** in de omgeving van de luchthaven **te verminderen**, maar ook om de verschillende uitstoten, waaronder **CO2 en (ultra) fijnstof te reduceren**.
3. Wij zijn van mening dat de geboden **ontwikkelruimte** daarom wel toegepast moet worden en **hard moet worden vastgelegd** in een luchthavenbesluit, wij wensen te benadrukken dat de sector met deze handreiking in het eindproduct tot het uiterste is gegaan.
4. verdergaande condities of beperkingen worden nadrukkelijk afgewezen.
5. Wij adviseren de luchthaven Rotterdam om dit eindproduct te gebruiken in haar aanvraag voor een luchthavenbesluit.

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

-  1. Vliegtijden worden t.o.v. EPP en huidige besluit verder beperkt.
-  2. Aantal gehinderden en slaapverstoorden daalt t.o.v. van de huidige situatie. CO₂ emissies zal in 2035 circa 20% dalen t.o.v. 2019.
-  3. Ontwikkelruimte komt te vervallen, innovatieruimte komt op termijn alleen beschikbaar voor elektrisch en waterstof vliegen of volledig duurzamere brandstoffen.
-  4. Nachtregime wordt t.o.v. EPP en huidig besluit verder aangepast. Late landingen tot max 00:00 i.p.v. 01:00. Positievvluchten in de ochtend max 24/jaar.
-  5. Het besluit gaat niet uit van het EPP maar een aanvraag op basis van elementen van het EPP die verder zijn aangescherpt.

Reflectie: Business aviation

1. De sector heeft vooral **ingeleverd op gebruiksruijnte** en -mogelijkheden ten opzichte van de vigerende omzettingenregeling die 7x24 uur vliegen voor deze sector toestaat.
2. **Geen** groei of zelfs maar **compensatie** mogelijk op andere tijdstippen (overdag).

Toetsen reflectie op aanvraag Luchthavenbesluit

-  1. Vliegtijden worden verder beperkt t.o.v. het EPP: geen vluchten tussen 00:00 en 07:00 uur (m.u.v. 20 intercontinentale vluchten i.v.m. tijdsverschil).
-  2. Geen compensatie op andere tijdstippen mogelijk.