



Aanvraag Luchthavenbesluit

September 2025

Aanvraag Luchthavenbesluit

"Aangescherpte voortzetting exploitatie zorgt voor minder hinder en kleinere geluidscontour"

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam, September 2025

Inhoudsopgave

Aanvraag Luchthavenbesluit	2
1. Inleiding	5
Context van de aanvraag	5
Aanleiding en achtergronden	6
Wet natuurbescherming (Wnb), Omgevingswet.....	7
2. Onderbouwing van de aanvraag	8
Uitgangspunten	8
Alternatieven	8
Voorkeursalternatief	9
3. Gevraagd besluit	11
Voortzetting van de huidige exploitatie.....	11
Nachtregime.....	11
Randen van de dag.....	12
Volume verkeer.....	12
Spoedeisend verkeer en politievluchten	12
Militair verkeer.....	13
Handelsverkeer en overig verkeer.....	13
Vlootvernieuwing en innovatieruimte	14
Lesvluchten	14
Tot slot	15
Bijlage	17
Tabel 1: Samenvatting t.o.v. de vigerende omzettingsregeling	17
Tabel 2: Fasering afbouw aantal vertraagde vluchten.....	18
Tabel 3: Fasering stillere commerciële vliegtuigen in ochtend	18

01

De aanvraag

1. Inleiding

Context van de aanvraag

Op 1 mei 2013 is door uw ministerie de “Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport” vastgesteld. Deze omzettingsregeling betrof een één op één vertaling van het laatste aanwijzingsbesluit onder de Luchtvaartwet naar een (tijdelijk) luchthavenbesluit onder de Wet luchtvaart.

De aanvraag voor het nieuw vast te stellen luchthavenbesluit zal op hoofdlijnen de vigerende omzettingsregeling volgen, maar is ook op belangrijke punten aangescherpt.

RTHA is een regionale luchthaven van nationale betekenis ten behoeve van de Rotterdamse/Haagse regio. Onze inzet is om de huidige positie als internationaal knooppunt voor de regio te behouden en waar mogelijk te versterken om zodoende de regionaal economische ontwikkeling en het vestigingsklimaat voor de regio te ondersteunen. Dit betreft zowel (openbare) commerciële vluchten als (besloten) zakenvluchten. Daarbij wordt ruimte geboden aan inwoners uit de regio of bezoekers aan de regio die op vakantie gaan, op bezoek gaan bij familie en vrienden of voor studies en congressen internationaal willen reizen.

Daarnaast is de luchthaven van belang voor onder meer regionale en nationale hulpverlening (waaronder politie, trauma en kustwacht vluchten), het vervoer ten behoeve van orgaandonaties en regerings- en militaire vluchten ten behoeve van het regeringscentrum en internationale organisaties (zoals het Internationaal Strafhof) in Den Haag. Deze functies kunnen alleen gegarandeerd worden als er voldoende handelsverkeer op de luchthaven plaatsvindt, aangezien dit segment te weinig inkomsten genereert om zelfstandig de kosten van een luchthaven te kunnen dragen.

Startpunt van de aanvraag is het vigerende beleidskader van uw ministerie, te weten de “Luchtvaartnota 2020-2050”. Naast de continue aandacht voor vliegveiligheid lezen wij specifiek voor RTHA hierin de volgende uitgangspunten die relevant zijn voor het luchthavenbesluit :

1. RTHA heeft een functie voor het behouden van internationale verbindingen voor Nederland in het algemeen en de regio in het bijzonder;
2. RTHA blijft als uitwijkvluchthaven 24 uur per dag beschikbaar;
3. Voor het spoedeisend verkeer wordt een aparte geluidsruimte voorzien;
4. Dit alles moet gerealiseerd worden in een nieuwe balans met de omgeving met als uitgangspunt minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen.

Aanleiding en achtergronden

Als gevolg van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) moet de vigerende omzettingsregeling vervangen worden door een geheel nieuw luchthavenbesluit.

Op 15 april 2014 heeft RTHA een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ingediend bij uw ministerie. Aan het eind van dit proces was een concept Milieu Effect Rapport (MER) en concept economische onderbouwing gereed. Deze zijn in het voorjaar van 2016 openbaar gemaakt. RTHA is met de leden van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR, bestaande uit Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam) in gesprek gegaan over de aanvraag van een nieuw luchthavenbesluit. De BRR heeft een onafhankelijke verkenner gevraagd om hierover een advies op te stellen. Dit advies is op 24 februari 2017 gepubliceerd.

Inmiddels waren bij een MER-traject voor een andere luchthaven fouten in de rekenmodellen geconstateerd. Voor RTHA zijn dezelfde voorgeschreven nationale rekenmodellen gebruikt. Hierdoor hadden bovengenoemde fouten ook betrekking op de uitkomsten van het toenmalige MER voor het luchthavenbesluit van RTHA. Ruim na de termijn van twee jaar (artikel 8.44 Wet luchtvaart) zijn deze rekenmodellen gecorrigeerd, waardoor de MER en de andere onderzoeken verouderd waren en niet meer konden dienen als basis voor besluitvorming.

In december 2020 is door het bureau Wesselink van Zijst, in opdracht van RTHA gestart met een participatietraject voor het nieuwe luchthavenbesluit op basis van de zogenoemde "Mutual Gains Approach". Dit traject moet worden gezien als een (hernieuwde) regionale verkenning zoals in de luchtvaartnota wordt voorgesteld om te komen tot een nieuwe aanvraag van het luchthavenbesluit.

De informatie die bij alle betrokken stakeholders is opgehaald in het participatietraject heeft als basis gediend om de nu voorliggende MER-procedure te starten. Alle belangen van de betrokken stakeholders zijn samengevat in het Eindproduct Participatietraject. Het participatietraject heeft eind 2022 niet geleid tot een breed gedragen voorkeursalternatief.

Bij het opstellen van de aanvraag is zoveel mogelijk rekening gehouden met de reflecties die de diverse deelnemers na afloop het participatietraject hebben opgesteld. Dit heeft op diverse onderdelen geleid tot een verdere aanscherping ten opzichte van het eindproduct van het participatietraject.

Begin 2023 heeft RTHA een nieuwe NRD ingediend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In het voorjaar, na de nota van antwoorden en advies van de commissie voor de mer zijn de werkzaamheden voor de MER en de economische onderbouwing gestart. Medio 2024 moesten de berekeningen herzien worden door de extra grenswaarde van de

maatwerkvoorschriften voor stikstofemissies. Begin 2025 heeft er nogmaals een actualisatie plaatsgevonden in verband met nieuwe richtlijnen en rechtelijke uitspraken rondom stikstof.

Wet natuurbescherming (Wnb), Omgevingswet

Op 17 juni 2024 heeft de (toenmalige) minister van stikstof een positieve afwijzing van de aanvraag van de Wnb-vergunning gepubliceerd. Bij separaat besluit van eveneens 17 juni 2024 zijn maatwerkvoorschriften opgelegd ten aanzien van de NO_x-emissies van de luchthaven. Deze maatwerkvoorschriften zijn bij de nieuwe berekeningen van het MER in acht genomen. Deze maatwerkvoorschriften beperken de autonome ontwikkeling van de referentiesituatie van de MER waardoor de MER gedeeltelijk opnieuw berekend moest worden.

2. Onderbouwing van de aanvraag

Uitgangspunten

Rotterdam The Hague Airport hanteert de volgende uitgangspunten voor de aanvraag van het luchthavenbesluit:

1. Vervullen van de regionale vraag naar vliegverkeer (waaronder handelsverkeer, zakenvluchten en spoedeisend verkeer) en zodoende bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio
2. Op korte en lange termijn financieel gezond blijvende exploitatie zonder structurele overheidssteun (NEDAB)
3. Afname van het aantal nachtvluchten en de geluidsbelasting voor de omgeving
4. Geen toename van CO₂ emissies en passend binnen de maatwerkvoorschriften wat betreft NO_x emissie.

Alternatieven

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn naast de referentiesituatie een drietal projectalternatieven beschreven. Op aangeven van de commissie voor de mer en uw ministerie is hieraan een extra projectalternatief met 25% krimp toegevoegd.

De volgende alternatieven zijn onderzocht:

- **Alternatief 1: Autonome ontwikkeling:** met ruimte voor 6.000 extra slots handelsverkeer waarbij de huidige geluidsruimte en maatwerkvoorschriften stikstofemissie maximaal benut worden
- **Alternatief 2: Ontwikkeling:** + 8.760 slots handelsverkeer met een reductie van de bestaande geluidscontour
- **Alternatief 3: Beperkte ontwikkeling:** + 4.380 slots handelsverkeer met een reductie van de bestaande geluidscontour
- **Alternatief 4: Standstill:** geen ontwikkelruimte voor handelsverkeer met een reductie van de bestaande geluidscontour
- **Alternatief 5: 25% Krimp:** Het verdwijnen van het Business Aviation segment en 840 vliegtuigbewegingen minder handelsverkeer.

De projectalternatieven zijn samen met de referentiesituatie in de MER onderzocht. RTHA is na dit onderzoek tot de conclusie gekomen dat geen enkel van deze alternatieven op alle punten optimaal scoort.

Bij het krimpalternatief bleek geen financieel gezonde exploitatie mogelijk te zijn. Dit alternatief scoorde wel goed op de afname van de slaapverstoring omdat er geen zakenvluchten meer plaatsvinden, dus ook niet in de nacht.

Het standstill alternatief scoorde wat betreft geluidsbelasting relatief slecht. De reden hiervoor is dat de prikkel voor vlootvernieuwing voor de luchtvaartmaatschappijen ontbreekt aangezien er op geen enkele wijze een beloning is voor de forse investering die zij moeten doen om de vloot te vernieuwen. Naar verwachting zal de vraag naar vliegverkeer blijven stijgen terwijl het aanbod aan vluchten vanaf RTHA gelijk blijft. Dit leidt gemiddeld tot meer grotere vliegtuigen ten opzichte van de huidige situatie, om aan de marktvraag te voldoen.

De twee alternatieven waarin beperkt groei kon worden verdiend door de inzet van stillere vliegtuigen, scoorden het beste. Deze twee alternatieven bleken echter onvoldoende te scoren op het gebied van de gewenste reductie van CO₂ emissies.

Voorkeursalternatief

RTHA heeft gekozen om bij deze aanpassing van de MER een nieuw voorkeursalternatief te definiëren op basis van bovenstaande resultaten (voor details van het voorkeursalternatief, zie het onderstaande gevraagde besluit). Er is gekozen om de MER-alternatieven uit de NRD te beschouwen als de “hoekpunten” van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. De positieve aspecten van de vier projectalternatieven hebben de basis gevormd voor het samenstellen van het voorkeursalternatief. De projectalternatieven zijn volledig doorerekend en opgenomen in een bijlage van de MER.

Met het voorkeursalternatief is een stabiele invulling van de functie van RTHA als regionale luchthaven van nationale betekenis voor zowel de korte als de lange termijn gewaarborgd, conform de luchtvaartnota 2020-2050. Een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven blijft mogelijk en er is geld beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de luchtvaartsector. Tot vijf jaar na de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit is er sprake van een bevroering van het handelsverkeer op het niveau van 2019. Hierna kan, na evaluatie, op beperkte schaal innovatieruimte voor fossielvrije vluchten ontstaan als de hinder is afgenomen en de emissies hierdoor niet toenemen.

RTHA blijft zich inzetten voor innovatie van de luchtvaart op alle beschikbare technologische ontwikkelingen zoals vluchten die elektrisch; of elektrisch hybride vliegen; of die op waterstof

of duurzamere brandstoffen¹ (Sustainable Aviation Fuels) gebruiken voor de aandrijving. RTHA is één van de oprichters van Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) waarin de luchtvaartsector, het bedrijfsleven, overheden, kennis- en onderwijsinstellingen samenwerken om de luchtvaart te transformeren naar een duurzamere toekomst. RTHA zal daarnaast haar eigen grondoperatie en die van haar luchtzijdige partners in uiterlijk 2030 verregaand verduurzaamd hebben.

¹ Duurzamere brandstof wordt niet in het specifieke vliegtuig getankt maar in het Nederlandse systeem (mass balance). De vliegtuigmaatschappij dient aantoonbaar bewijs aan te leveren (RSB or ISCC SAF registry)

3. Gevraagd besluit

Voortzetting van de huidige exploitatie

Het luchthavengebied en de ligging en lengte/breedte van de startbaan blijven ongewijzigd. Het luchthavenbesluit is een voortzetting van de huidige exploitatie die mogelijk is op basis van de vigerende omzettingsregeling. De geluidsbelasting valt binnen de autonome ontwikkeling van de vigerende omzettingsregeling. De stikstofdepositie blijft volledig binnen en conform het bestaand recht en de stikstofemissie blijft binnen de grenzen van de maatwerkvoorschriften. Het Luchthavenbesluit is op alle punten beperkender dan de vigerende toegestane situatie op het gebied van openingstijden en uitzonderingen in het nachtregime. Dit is in de MER verder onderbouwd.

Nachtregime

RTHA heeft sinds 2001 een stringent nachtregime voor de periode 23:00 – 07:00. Uit het participatietraject is gebleken dat de meeste hinder in de periode 23:00–07:00 ondervonden wordt. Dit is dan ook een reden om het nachtregime aan te scherpen en van maximale aantallen te voorzien.

- **Beperken vertraagde landingen na 23:00 uur:** In het vigerend besluit mogen vertraagde vluchten, onder strikte voorwaarden, tot uiterlijk 01:00 landen. RTHA wil dit beperken tot uiterlijk 23:59 en hieraan een maximum per gebruiksjaar koppelen dat in stappen (zie bijlage 1) daalt van het huidige aantal naar maximaal 180 per jaar vanaf gebruiksjaar 2032 (halvering ten opzichte van gebruiksjaar 2019). De reden van de vertraging speelt geen rol meer of de vlucht wel of niet vertraagd mag landen. Dit vergroot de handhaafbaarheid voor de omgeving.
- **Geen vertraagde vertrekken na 23:00:** Vluchten die voor 23:00 gepland zijn om vanaf RTHA te vertrekken hebben nu een vertragingssuitloop tot maximaal 00:00. Deze uitloop komt geheel te vervallen.
- **Beperken van positievluchten:** Binnenkomende positievluchten zijn nu tussen 06:00 en 07:00 toegestaan zonder een maximum aantal. Gevraagd wordt dit aan te scherpen naar 06:30–07:00 en hieraan een maximum aantal te koppelen van 48 landingen per gebruiksjaar.
- **Strikter nachtregime voor zakenvluchten:** Zakenvluchten zijn in het vigerend besluit de gehele nachtperiode toegestaan (landend en startend). Het voorstel is om geen zakenvluchten meer toe te staan tussen 00:00 en 07:00 (tussen 23:00 en 0:00 blijft dit wel mogelijk). In gesprekken met de regionale gebruikers van de luchthaven hebben zij aangegeven een probleem te hebben met landende intercontinentale vluchten als gevolg van tijdsverschillen tussen de vertrekluchthaven en RTHA. Derhalve vraagt

RTHA om maximaal 20 intercontinentale landingen voor zakenvluchten tussen 00.00 en 07.00 per gebruiksjaar toe te staan.

- **Geen uitzondering voor militair verkeer en regeringsvluchten:** De uitzondering op het nachtregime voor militair verkeer en regeringsvluchten komt te vervallen, verzoek is om dit segment onder hetzelfde nachtregime als zakenvluchten te laten vallen.
- **Maatschappelijke vluchten:** Hulpverleningsvluchten zoals brandweer, trauma, politie, kustwacht en ander medisch verkeer moeten mogelijk blijven, ook in de nacht.
- **Uitwijkvluchthaven:** RTHA blijft, conform de luchtvaartnota, 24 uur per dag beschikbaar voor uitwijkende vliegtuigen en luchtvaarttuigen in nood.

Randen van de dag

Na de nachtperiode werd in het participatieproces aangegeven dat de 'randen van de dag' (07:00 tot 09:00 en 21:00 tot 23:00) als de meest hinderlijke periode werden ervaren. In de omzettingsregeling zijn voor deze uren geen beperkingen voorzien en na de overgang van de Nederlandse Kosten-eenheden (Ke) naar de Europese L_{den} geluidsmaat geldt in de berekeningen voor deze uren ook geen of een minder hogere nachtstraffactor. De operatie van 07:00 tot 23:00 is noodzakelijk voor vliegtuigmaatschappijen om commercieel rendabel te zijn en worden door passagiers gewaardeerd. Om omwonenden te beschermen is er gekozen om het aantal vertrekkende vluchten in de ochtend (07:00 tot 09:00) en aantal landingen in de avond (21:00 tot 23:00) beide te maximeren op 10. In de ochtend worden in stappen alleen nog vertrekken met stillere vliegtuigen toegestaan (voor details zie bijlage 1).

Door het aantal vluchten in de randen van de dag te begrenzen op het niveau van gebruiksjaar 2019 zal de hinder in de randen van de dag niet kunnen toenemen. Door het stimuleren van stillere vliegtuigen in de ochtend zal de hinder in de randen van de dag afnemen. Gebleken is dat incidentele landingen tussen 07:00 en 09:00 en incidentele starts tussen 21:00 en 23:00 extra hinder veroorzaken. Er is daarom gekozen om in deze periode geen landings- respectievelijk vertrekslots beschikbaar te stellen voor het handelsverkeer om hinder voor de omgeving in de randen van de dag verder te beperken.

Volume verkeer

Spoedeisend verkeer en politievvluchten

Er komt een aparte grenswaarde voor dit verkeer op basis van de invoerset die gebruikt is in het kader van de MER. Het invoerset is gebaseerd op de verwachting die de diensten hebben afgegeven voor dit segment.

Militair verkeer

In de MER is rekening gehouden met beperkt militair medegebruik van de luchthaven. RTHA verzoekt bedoeld militair verkeer mogelijk te maken in de Regeling militair medegebruik burgerluchthavens. Inzet van RTHA is om op beperkte schaal militair verkeer te blijven accommoderen op de luchthaven. Militair verkeer is wenselijk voor het vervoer van militaire attaches naar het regeringscentrum en in bijzondere situaties. Het accommoderen van militair lesverkeer is niet wenselijk, het verzoek is daarom om dit uit te sluiten in dit besluit.

Handelsverkeer en overig verkeer

Voor het overig verkeer wordt de maximale jaarlijkse geluidsbelasting vastgelegd in handhavingspunten die de begrenzing vormen voor dit verkeer. Het verzoek is om deze begrenzing vast te stellen op basis van het voorkeursalternatief in de MER.

In het gebruiksjaar 2019 (wat de basis vormt voor deze aanvraag) waren 17.860 slots voor handelsverkeer beschikbaar per gebruiksjaar. Verzoek is om dit aantal op te nemen in het luchthavenbesluit naast de maximale geluidsbelasting. Om naast een volume geluid ook een aantal als bovengrens op te nemen was een sterke wens vanuit de bewonersvertegenwoordigers in het participatietraject.

Verder wordt dit onderbouwd door de onderzoeken in het kader van de Programmatische Aanpak Meten (en berekenen) Vliegtuiggeluid (PAMV). In dit onderzoek kwam als tweede hinderindicator het aantal keren dat geluidsbelasting boven de 65dB(A) komt naar voren (NA65). Deze indicator heeft een direct verband met het aantal vliegtuigbewegingen. Het maximum aantal slots voor handelsverkeer blijft ongewijzigd net als de verdeling over het winter- en zomerseizoen in gebruiksjaar 2019. Wel zal het mogelijk blijven om ongebruikte slots uit het winterseizoen jaarlijks over te hevelen naar het zomerseizoen.

Door het stiller worden van de vloot de komende jaren zal een toenemend gedeelte van de geluidsruimte naar verwachting in de toekomst niet meer gebruikt worden. Besloten kan worden een deel van deze ongebruikte geluidsruimte op een later moment te gebruiken als innovatieruimte voor fossielvrije luchtvaart.

Bij het vaststellen van de geluidsruimte is naast handelsverkeer (dat begrensd wordt in volume verkeer) ook rekening gehouden met andere luchtvaart zoals zakelijke luchtvaart en algemene (veelal kleine) luchtvaart. Dit overige verkeer is mede van belang in verband met het behoud van de functie van RTHA voor haar regio. Voor beide segmenten en met name voor de zakelijke luchtvaart is vanuit de regio en het havenindustriële complex een duidelijke regionale behoefte. Voor dit segment zijn geen alternatieven beschikbaar.

De bijdrage van deze segmenten aan de totale jaarlijkse geluidsbelasting is in de huidige omzettingsregeling al relatief klein (respectievelijk circa 5% en 1% gerealiseerd in

gebruiksjaar 2024). Zowel de aantallen als de bijdrage aan de geluidsbelasting van de zakelijke en algemene luchtvaart zijn de afgelopen jaren stabiel gebleven ondanks het feit dat hier niet op gestuurd werd. De bijdrage van deze segmenten zal verder afnemen als de zakelijke luchtvaart in het nieuwe luchthavenbesluit tussen 00:00 en 07:00 sterk beperkt wordt. Ook tellen de bewegingen van deze segmenten niet of nauwelijks mee in het eerder beschreven geluidscriterium NA65. In de MER is inzichtelijk gemaakt hoe de bijdrage van de verschillende segmenten zich tot elkaar verhouden. Doordat het handelsverkeer begrensd wordt op het aangegeven maximum aantal vluchten blijft er voldoende geluidsruimte over om deze verkeerssegmenten te kunnen accommoderen.

Vlootvernieuwing en innovatieruimte

Gedurende de looptijd van het luchthavenbesluit zal een steeds groter deel van de vloot bestaan uit modernere en stillere vliegtuigen. Als gevolg hiervan zal er naar verwachting een steeds groter deel van de geluidsruimte onbenut blijven. Het voorstel is om circa 5 jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit de situatie te evalueren. Indien er sprake is van minder hinder kan enerzijds de geluidsruimte krimpen, maar kan ook in beperkte mate het aantal slots verhoogd worden, mits de totale CO₂-emissie van de vluchten niet toeneemt. Gevraagd wordt om vanaf dat moment gedurende vier gebruiksjaren het aantal slots beschikbaar voor handelsverkeer (17.860) jaarlijks met 1.095 te verhogen. Dit resulteert in de eindsituatie in een maximum toename van 4.380 per jaar. Deze slots worden bestemd als innovatieruimte onder de extra voorwaarde dat deze eventuele extra slots uitsluitend tussen 9:00 uur in de ochtend en 21:00 uur in de avond mogen worden benut.

De slots uit deze innovatieruimte kunnen alleen door fossielvrije luchtvaart (waterstof en/of elektrisch) of door vluchten die volledig op duurzamere brandstoffen vliegen worden gebruikt. Het voorstel is om dit na het evaluatiemoment te verdelen over waterstof/elektrisch en vluchten volledig op duurzamere brandstoffen.

Indien niet aan de voornoemde eisen van minder geluidbelasting wordt voldaan, dan kan de Minister het luchthavenbesluit aanpassen en innovatieruimte vertragen of laten vervallen. Als de ontwikkeling voorzien wordt met kleinere innovatieve vliegtuigen (minder dan 90 stoelen) dan moet ook bezien worden of hiervoor extra slots in de randen van de dag beschikbaar gesteld kunnen worden.

Lesvluchten

Het regime voor lesvluchten blijft ongewijzigd ten opzichte van de vigerende omzettingsregeling. Wel zullen, naast circuitvluchten, ook het maken van touch and go's, doorstarts en missed approaches in het kader van een les- of oefenvlucht onder het lesregime gaan vallen waar dit nu niet het geval is.

Tot slot

RTHA verzoekt om een spoedige vaststelling en publicatie van een nieuw luchthavenbesluit conform bovenstaand verzoek. RTHA is aangewezen als een volledig slot gecoördineerde luchthaven. Dit betekent dat een aantal van de maatregelen die gewijzigd worden door het luchthavenbesluit in de capaciteitsdeclaratie moet worden opgenomen. Het verzoek is om bij de inwerkingtreding van het besluit overgangsmaatregelen op te nemen zodat dit volgens het reguliere proces van het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie kan plaatsvinden.

02

Bijlage

Tabel 1: Samenvatting t.o.v. de vigerende omzettingsregeling

	Vigerende omzettingsregeling	Aangevraagd besluit
Volume verkeer	Bij vlootvernieuwing mag vrijgekomen geluidsruimte direct en volledig worden gebruikt voor extra verkeer	Bevriezen handelsverkeer op niveau 2019 ook bij vlootvernieuwing, eventueel beperkte innovatieruimte na evaluatie vijf jaar na inwerking treding besluit
Vertragingsuitloop voor landingen tot uiterlijk	01:00	00:00
Aantal verstraagde landingen	Niet gelimiteerd	Gefaseerd afnemend aantal per maand en gebruiksjaar (zie onderstaande tabel)
Vertragingsuitloop voor start tot uiterlijk	00:00	23:00
Vroege landende positievluchten	Toegestaan vanaf 06:00, niet gelimiteerd	Toegestaan vanaf 06:30 maximaal 48 per gebruiksjaar
Aantal slots tussen 07:00 en 09:00	Alleen beperkt door terminal capaciteit	Beperkt door terminalcapaciteit en maximaal 10 starts en geen landingen
Gebruik stillere commerciële vliegtuigen tussen 07:00 en 09:00	Niet geregeld	In fases kunnen alleen stillere vliegtuigen worden gebruikt (zie onderstaande tabel)
Aantal slots tussen 21:00 en 23:00	Alleen beperkt door terminal capaciteit	Beperkt door terminalcapaciteit en maximaal 10 landingen en geen starts
Zakenvluchten	De hele nacht toegestaan	Niet toegestaan tussen 00.00 en 07:00 m.u.v. 20 landingen in deze periode per gebruiksjaar voor intercontinentale vluchten
Militair en regeringsverkeer	Zelfde regime als zakenvluchten	Zelfde regime als zakenvluchten
Hulpverleningsvluchten en politie/kustwacht	Onbeperkt, gebruiksruimte gedeeld met het totale verkeer	Onbeperkt, eigen gebruiksruimte
Uitwijkers en luchtvaarttuigen in nood	Altijd toegestaan	Altijd toegestaan

Tabel 2: Fasering afbouw aantal vertraagde vluchten

Gebruiksjaar (lopend van 1 nov – 31 okt)	Maximum aantal vertraagde landing per kalendermaand	Maximum aantal vertraagde landingen per gebruiksjaar
2027	50	240
2028	45	225
2030	45	210
2032 en verder	40	180

Tabel 3: Fasering stillere commerciële vliegtuigen in ochtend

Vroegste start toegestaan met vliegtuigen die niet aan H14 geluidseisen voldoen

Van	Tot en met	Vroegste start toegestaan
25 oktober 2027	27 oktober 2029	07:15
28 oktober 2029	26 oktober 2033	07:45
27 oktober 2033	Onbepaalde tijd	08:30

Aan de H14 geluidseisen voldoen alle vliegtuigen die gecertificeerd zijn op basis van hoofdstuk² 3, 4, 5 en 14 waarvan het verschil tussen de som van de gecertificeerde geluidsniveaus en de som van de hoofdstuk 3 limietwaarden groter of gelijk is aan 17 EPN dB, alsmede alle vliegtuigen die gecertificeerd zijn op basis van hoofdstuk 10.

² Geluid gecertificeerd overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van Boekdeel I, deel 2, in het genoemde hoofdstuk, van Bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart