



Gemeente Rotterdam
College van Burgemeester en Wethouders

Mark Harbers

Wethouder Economie, Haven en Milieu

Bezoekadres: Stadhuis Coolsingel 40
Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Website: www.rotterdam.nl

E-mail: beleid@bsd.rotterdam.nl

Fax: (010) 413 02 50

Inlichtingen: F.Akerboom/B.Dumay

Telefoon: (010) 205 3754

Aan de leden van de commissie voor Economie,
Sociale Zaken, Haven, Milieu en Vervoer

Uw brief van:

Uw kenmerk:

Ons kenmerk: OBR/022324/2007 / 38673

Aantal bijlagen: 2

Betreft: stand van zaken Rotterdam Airport

Datum: 18 september 2007

Geachte commissieleden,

Hierbij informeer ik u over de stand van zaken van de aanwijzingsprocedure rond Rotterdam Airport.

In de Raadsvergadering van 14 juni jl. heeft de Raad zich in meerderheid kritisch uitgelaten over het Voorontwerp Aanwijzingsbesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat, met name over de geluidsbelasting in de nacht door commerciële vluchten en regeringsvluchten. Vanuit de gemeenten Lansingerland en Schiedam is een vergelijkbare reactie gekomen, evenals van de provincie Zuid-Holland.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft hierop gereageerd door gedeputeerde Van Heiningen te vragen om een verkenning uit te voeren naar oplossingen die mogelijk zijn en op draagvlak kunnen rekenen. De formele inspraakronde is daarmee uitgesteld. De gedeputeerde heeft daarbij de verantwoordelijk bestuurders van de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam betrokken.

Afgelopen week heeft de gedeputeerde zijn bevindingen aangeboden aan de minister (zijn brief is als bijlage toegevoegd). De minister heeft aangegeven uiterlijk 1 oktober een besluit te nemen over het vervolg van de aanwijzingsprocedure.

Centraal in het advies aan de minister over de nieuwe aanwijzing voor Rotterdam Airport staat het terugdringen van de hinder in de (randen van de) nacht, conform het breed gedeelde standpunt in de Gemeenteraad. In de rapportage is onderscheid gemaakt tussen op korte termijn mogelijk te realiseren maatregelen, en maatregelen die wellicht te realiseren



zijn op middellange termijn. Van de volgende maatregelen wordt verwacht dat ze op korte termijn uit te voeren zijn en effect hebben op het terugdringen van de overlast van vluchten die niet noodzakelijk in de nacht op Rotterdam Airport hoeven plaats te vinden:

- Terugdringen van het aantal vertraagde lijnvluchten in de nacht (in 2006 waren dat 325 van de in totaal 927 nachtvluchten).
- Weren van zakenvluchten in de nacht die geen bijdrage leveren aan de economie van de Rotterdams/Haagse regio.
- Strenger handhavingsbeleid op vertraagde vluchten.
- Aanpassen van de vliegroutes.
- Verhogen van de toeslagen voor nachtvluchten.
- Terugdringen van zogeheten positievluchten tussen 06.00 en 07.00 uur.

De bij dit advies betrokken partijen gaan ervan uit dat het advies leidt tot een aanpassing door de minister van het Voorontwerp Aanwijzing Rotterdam Airport. De definitieve standpuntbepaling van de gemeente Rotterdam zal vanzelfsprekend pas kunnen plaatsvinden op basis van deze aangepaste aanwijzing. Ik houd u op de hoogte van het verdere verloop van de aanwijzingsprocedure.

Met vriendelijke groet,

Mark Harbers,
Wethouder Economie, Haven en Milieu

Lid Gedeputeerde Staten

F.D. van Heijningen

Contact

T 070 - 441 60 74

F 070 - 441 79 92

fd.van.heijningen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Datum

13 september 2007

Ons kenmerk

PZH/2007/430841

Uw kenmerk

V&W/DGTL-2007/9063

Bijlagen

-rapportage 'Verkenning draagvlak
aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport'

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

t.a.v. de heer ir. C.M.P.S. Eurlings

Postbus 20901

2500 EX DEN HAAG

Onderwerp

terugkoppeling verkenning oplossingen voor wijziging
aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport

Geachte heer Eurlings,

In uw brief van 13 juli 2007 heeft u mij verzocht om een verkenning te doen naar oplossingen rondom de aanwijzing Rotterdam Airport die kunnen rekenen op draagvlak. Ik heb deze taak als regiobestuurder graag opgepakt enerzijds omdat ik draagvlak binnen de regio voor Rotterdam Airport een belangrijke zaak vind anderzijds omdat deze taak goed aansluit bij mijn rol als voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam.

Uit de reacties op het voorontwerp van de aanwijzing Rotterdam Airport is op te maken dat de (toename van) geluidsoverlast in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt werd gezien.

Gezamenlijk hebben wij, de provincie en de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam een rapportage gemaakt waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. In deze brief zal ik op hoofdlijnen aangeven op welke elementen wij overeenstemming hebben bereikt. Voor het overige verwijs ik naar de het rapport 'Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport'.

Wij hebben een onderscheid gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van de aanwijzing Rotterdam Airport ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op een iets langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast. Deze tweedeling in oplossingsrichtingen kan onnodige vertragingen bij het tot stand komen van een vernieuwde aanwijzing Rotterdam Airport voorkomen, waardoor onder andere handhaving op een geactualiseerde geluidscontour mogelijk wordt. Beide soorten oplossingsrichtingen vormen echter wel een gezamenlijk pakket van mogelijk te nemen maatregelen om de hinder terug te dringen. Wij vragen dan ook een reactie op beide soorten oplossingsrichtingen. Overigens zijn wij er zeer van bewust dat de voorgestelde oplossingsrichtingen niet zonder actieve medewerking van alle betrokkenen bij Rotterdam Airport mogelijk zijn.

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65

stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Rotterdam Airport heeft in onze ogen hierin een primaire verantwoordelijkheid voor zowel het creëren van draagvlak voor de exploitatie-activiteiten als voor het zoveel mogelijk vermijden van geluidshinder.

Centraal in onze oplossingsrichtingen voor de nieuwe aanwijzing voor Rotterdam Airport is het terugdringen van de hinder in de (randen van de) nacht. Daar komen immers de meeste klachten uit voort. Wij achten het van essentieel belang om vooral het geluidsniveau veroorzaakt door vliegtuigen in de nacht terug te dringen. De geluidsproductie van het verkeer dat overdag plaatsvindt, is in onze ogen acceptabel. Onzes inziens is de meest effectieve maatregel het terugdringen van het aantal vertraagde vluchten in de nacht (ruim 350 in 2006), met name de vluchten die voor 23.00 uur hadden moeten vertrekken of binnen moeten zijn. Beperking van de overlast moet ook gezocht worden in andere (reguliere, dus niet vertraagde) vluchten die onnodig in de nacht gebruik maken van Rotterdam Airport. Hierdoor komt er ruimte vrij om (een deel) van de extra regeringsvluchten te accommoderen.

Zowel de provincie als de betrokken gemeenten zien de noodzaak van een onafhankelijke verificatie van de toegepaste methodiek die is gebruikt bij het slaapverstoringsonderzoek MER Rotterdam Airport. Bovendien willen wij, indien onderschreven wordt dat de toegepaste methodiek wél gebruikt kan worden voor Rotterdam e.o., een nieuw onderzoek op basis van recente realisatiegegevens uit 2006. Enerzijds geeft dat inzicht in de werkelijke hinder in de nacht en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade, anderzijds kunnen de uitkomsten leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen.

Gezien het korte tijdbestek en de vakantieperiode zijn de aangegeven oplossingen richtinggevend en kunnen niet als een uitgebalanceerd pakket maatregelen aangeboden worden. Uiteindelijk zal de definitieve standpuntbepaling van de diverse gemeenten en de provincie pas kunnen plaatsvinden op basis van het ontwerp aanwijzing Rotterdam Airport.

Ik vind het van belang om u nog te melden dat zowel ambtelijk als bestuurlijk door de diverse partijen constructief is meegedacht en gewerkt. Alle betrokkenen hebben uw aanbod om op deze manier gezamenlijk naar verbeteringen en oplossingen te zoeken gewaardeerd en het gezamenlijke werkproces als positief ervaren.

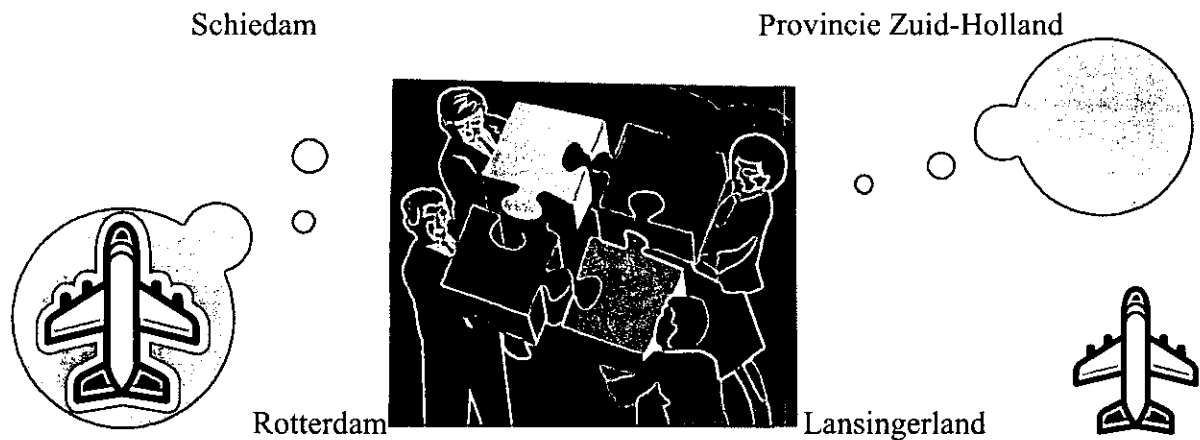
Alle betrokkenen bij deze verkenning hopen dat deze advisering leidt tot een aanpassing van het voorontwerp aanwijzing Rotterdam Airport. Wij zien uw ontwerpaanwijzing, welke ter visie zal worden gelegd, met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

F.D. van Heijningen

Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport

Juli-september 2007



Datum
7 september

Auteur
Gemeente Rotterdam, gemeente Lansingerland, gemeente Schiedam, Provincie Zuid-Holland

Inhoud van deze rapportage.

1	Brief Van Heijningen	5
2	Samenvatting.....	7
2.1.	Inleiding	7
2.2	Inhoud verkenning.....	7
2.3	Middellange termijn en korte termijn oplossingsrichtingen	8
2.4	Draagvlak	8
2.5	Oplossingsrichtingen korte termijn	9
2.6	Oplossingsrichtingen middellange termijn	10
3	Vervolg aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport, onderzoek naar draagvlak van betrokken gemeenten en provincie.....	11
3.1.	Inleiding	11
3.2.	Probleemverkenning.....	11
3.3	Mogelijke maatregelen op korte termijn	13
3.4	Voorgestelde maatregelen op korte termijn	14
3.6	Mogelijke maatregelen voor de middellange termijn	17
3.7	Referenties.....	20
	Bijlagen	21
3.8	Huidige nachtregime Rotterdam Airport.....	21
3.9	Belangrijke gebeurtenissen Rotterdam Airport.....	22
3.10	Afgegeven ontheffingen voor de nacht op Rotterdam Airport	23

1 Brief Van Heijningen

Onderwerp
Terugkoppeling verkenning oplossingen voor wijziging
Aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport

Geachte heer Eurlings,

In uw brief van 13 juli 2007 heeft u mij verzocht om een verkenning te doen naar oplossingen rondom de aanwijzing Rotterdam Airport die kunnen rekenen op draagvlak. Ik heb deze taak als regiobestuurder graag opgepakt enerzijds omdat ik draagvlak binnen de regio voor Rotterdam Airport een belangrijke zaak vind anderzijds omdat deze taak goed aansluit bij mijn rol als voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam.

Uit de reacties op het voorontwerp van de aanwijzing Rotterdam Airport is op te maken dat de (toename van) geluidsoverlast in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt werd gezien.

Gezamenlijk hebben wij, de provincie en de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam een rapportage gemaakt waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. In deze brief zal ik op hoofdlijnen aangeven op welke elementen wij overeenstemming hebben bereikt. Voor het overige verwijs ik naar de het rapport 'Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport'.

Wij hebben een onderscheid gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van de aanwijzing Rotterdam Airport ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op een iets langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast. Deze tweedeling in oplossingsrichtingen kan onnodige vertragingen bij het tot stand komen van een vernieuwde aanwijzing Rotterdam Airport voorkomen, waardoor onder andere handhaving op een geactualiseerde geluidscontour mogelijk wordt. Beide soorten oplossingsrichtingen vormen echter wel een gezamenlijk pakket van mogelijk te nemen maatregelen om de hinder terug te dringen. Wij vragen dan ook een reactie op beide soorten oplossingsrichtingen. Overigens zijn wij er zeer van bewust dat de voorgestelde oplossingsrichtingen niet zonder actieve medewerking van alle betrokkenen bij Rotterdam Airport mogelijk zijn.

Rotterdam Airport heeft in onze ogen hierin een primaire verantwoordelijkheid voor zowel het creëren van draagvlak voor de exploitatie-activiteiten als voor het zoveel mogelijk vermijden van geluidshinder.

Centraal in onze oplossingsrichtingen voor de nieuwe aanwijzing voor Rotterdam Airport is het terugdringen van de hinder in de (randen van de) nacht. Daar komen immers de meeste klachten uit voort. Wij achten het van essentieel belang om vooral het geluidsniveau veroorzaakt door vliegtuigen in de nacht terug te dringen. De geluidsproductie van het verkeer dat overdag plaatsvindt, is in onze ogen acceptabel. Onzes inziens is de meest effectieve maatregel het terugdringen van het aantal vertraagde vluchten in de nacht (ruim 350 in 2006), met name de vluchten die voor 23.00 uur hadden moeten vertrekken of binnen moeten zijn. Beperking van de overlast moet ook gezocht worden in andere (reguliere, dus niet vertraagde) vluchten die onnodig in de nacht gebruik maken van Rotterdam Airport. Hierdoor komt er ruimte vrij om (een deel) van de extra regeringsvluchten te accommoderen.

Zowel de provincie als de betrokken gemeenten zien de noodzaak van een onafhankelijke verificatie van de toegepaste methodiek die is gebruikt bij het slaapverstoringsonderzoek MER Rotterdam Airport. Bovendien willen wij, indien onderschreven wordt dat de toegepaste methodiek wél gebruikt kan worden voor Rotterdam e.o., een nieuw onderzoek op basis van recente realisatiegegevens uit 2006. Enerzijds geeft dat inzicht in de werkelijke hinder in de nacht en de daaruit voortvloeiende gezondheidsschade, anderzijds kunnen de uitkomsten leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen.

Gezien het korte tijdbestek en de vakantieperiode zijn de aangegeven oplossingen richtinggevend en kunnen niet als een uitgebalanceerd pakket maatregelen aangeboden worden. Uiteindelijk zal de definitieve standpuntbepaling van de diverse gemeenten en de provincie pas kunnen plaatsvinden op basis van het ontwerp aanwijzing Rotterdam Airport.

Ik vind het van belang om u nog te melden dat zowel ambtelijk als bestuurlijk door de diverse partijen constructief is meegedacht en gewerkt. Alle betrokkenen hebben uw aanbod om op deze manier gezamenlijk naar verbeteringen en oplossingen te zoeken gewaardeerd en het gezamenlijke werkproces als positief ervaren.

Alle betrokkenen bij deze verkenning hopen dat deze advisering leidt tot een aanpassing van het voorontwerp aanwijzing Rotterdam Airport. Wij zien uw ontwerpaanwijzing, welke ter visie zal worden gelegd, met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

F.D. van Heijningen

2 Samenvatting

2.1. Inleiding

Op verzoek van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat heeft de heer Van Heijningen een verkenning gehouden naar oplossingen die kunnen rekenen op draagvlak inzake het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport. Deze verkenning is gehouden met de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en Zuid-Holland. Deze gemeenten en de provincie Zuid-Holland waren eerder al betrokken bij de fase van het 'bestuurlijk overleg' over het voorontwerp aanwijzing Rotterdam Airport.

In deze notitie wordt er vanuit gegaan dat de standpunten van de diverse gemeenten en provincie bekend zijn bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De focus ligt op het zoeken naar oplossingsrichtingen waar draagvlak voor is.

2.2 Inhoud verkenning

Op 5 juli is er een bestuurlijk overleg geweest tussen Provincie Zuid-Holland, gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam. Tijdens dat overleg zijn onderzoeksvragen geïnterviewd, de beantwoording daarvan heeft inzicht geven in mogelijke oplossingsrichtingen voor het aanpassen van het voorontwerp aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport en de mate van draagvlak voor deze oplossingsrichtingen.

Inventarisatie onderzoeksvragen

- 1. Onderzoek naar de noodzaak van de nachtvluchten en mogelijke alternatieven daarvoor;**
- 2. Inzicht in de slaapverstoring op de korte en de lange termijn. Waarbij voor de korte termijn het belevingsonderzoek (dat door de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam geïnterviewd is) gebruikt zou kunnen worden;**
- 3. Beantwoording van de vragen naar aanleiding van het MER onderzoek Rotterdam Airport. Een en ander afhankelijk van de variant waarvoor gekozen zal gaan worden;**
- 4. Onderzoek naar de mogelijkheden om Rotterdam Airport te dwingen/ prikkelen om geen onnodige vluchten in de nacht en in de vroege ochtend te laten plaatsvinden. Waarbij zowel gekeken dient te worden naar de noodzaak van die vluchten als naar de noodzaak van het gebruiken van dat type toestel (Variabelen: extensie vluchten, regeringsvluchten, militaire vluchten, materiaal, noodzaak);**
- 5. Onderzoek naar de mogelijkheden van het aanpassen van de aanvliegeroutes. Daarbij dient ook onderzocht te worden of de aanpak 'microklimaat' van de LVNL daarvoor gebruikt kan worden;**
- 6. Onderzoek naar de wensen en mogelijkheden van extra geluidswerende voorzieningen of het treffen van andere maatregelen. Inventarisatie van eventuele locaties daarvoor.**
- 7. Afsprakenkader voor een jaarlijkse terugkoppeling over monitoring van de te nemen afspraken/maatregelen en de verantwoording daarvan.**

Van alle onderzoeksvragen zijn deelprojecten gemaakt. Deze zijn ambtelijk door de diverse gemeenten/provincie uitgewerkt waarbij iedereen een of meerdere deelprojecten op zich heeft genomen. De ambtelijke werkgroep is 3 maal bijeengewoest in de maanden juli en augustus 2007. Ambtelijk heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook een bijdrage geleverd

voornamelijk door het verstrekken van informatie en het beantwoorden van nog openstaande en nieuwe vragen.

In alle deelprojecten zijn oplossingen naar voren gekomen die op draagvlak van alle partners kunnen rekenen maar er zijn ook enkele elementen die niet unaniem worden ondersteund.

2.3 Middellange termijn en korte termijn oplossingsrichtingen

Veel oplossingsrichtingen zijn nog niet onderzocht op haalbaarheid, uitvoerbaarheid, effectiviteit, efficiëntie, verantwoordelijk e.d.. Van de, in hoofdstuk 3 genoemde oplossingsrichtingen, wordt verondersteld dat ze een bijdrage kunnen leveren in het beperken cq. verminderen van de overlast met name in de nacht. De oplossingsrichtingen zijn onder te verdelen in oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de middellange termijn. De korte termijnoplossingen kan de minister al expliciet meenemen in de procedure voor de onderhavige ontwerpaanwijzing Rotterdam Airport. De maatregelen die vallen onder de middellange termijn zullen nog op hun effecten beoordeeld moeten worden waarbij overleg en samenwerking met andere partners zoals de luchthaven zelf, nodig is. Over de middellange termijn oplossingsrichtingen dienen nog concrete afspraken gemaakt te worden. Wel is aan de minister gevraagd om ook uitspraken (gewenste oplossingsrichting, medewerking, verantwoordelijk e.d.) te doen over de middellangere termijn oplossingen.

2.4 Draagvlak

Het vergroten van de Ke-contour om technische redenen (alternatieven 2 a t/m d van de MER) is geen onderwerp van gesprek geweest. De standpunten daarover zijn bekend. Gefocust is vooral op het beperken van de hinder in de (randen van) nacht. Tijdens deze periode ondervinden de omwonenden de meeste geluidshinder, zoals blijkt uit de klachtenrapportages van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

Breed gedragen worden de maatregelen die de overlast, met name in de nacht, beperken. Hieronder worden deze kort genoemd en verder uitgewerkt in hoofdstuk 3 'Vervolg aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport, onderzoek naar draagvlak van betrokken gemeenten en provincie'. Veel van de voorgestelde maatregelen zullen in overleg en door het maken van afspraken met de sector en alle andere betrokken partijen en door regelgeving en incentives vormgegeven moeten worden.

Aangenomen wordt dat bij het drastisch terugdringen van de vertraagde vluchten de geluidsruimte ten behoeve van het accommoderen van de regeringsvluchten niet (of nauwelijks) vergroot hoeft te worden.

Breed gedragen is ook de behoefte aan een onafhankelijk onderzoek dat het slaapverstoringsonderzoek beziet en verifieert of het toepassen van de methodiek van het slaapverstoringsonderzoek op de Rotterdamse situatie mogelijk is. Indien de methodiek toegepast kan worden zal er een nieuwe berekening van het slaapverstoringsonderzoek dienen plaats te vinden op basis van actuele cijfers (2006).

Het belevingsonderzoek van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam, dat op dit moment plaatsvindt, zal inzicht geven in de beleving van de hinder in de nacht maar zal niet ingaan op de gezondheidsschade die dat zou kunnen veroorzaken.

Consensus is er ook voor het vormgeven van een ambtelijke werkgroep (waar ook de luchtvaartsector en het ministerie aan deelneemt) die zich de komende periode buigt over alle andere beschreven maatregelen en deze toetst op haalbaarheid, toepasbaarheid, efficiëntie, effectiviteit, verantwoordelijkheid uitvoering, invoering e.d..

2.5 Oplossingsrichtingen korte termijn

Uit de hierboven beschreven onderzoeksvragen/deelprojecten zijn de volgende gemeenschappelijk gedragen oplossingsrichtingen voor de korte termijn aan te geven:

Operationeel;

- Hanteren van de microklimaat methodiek zoals ontworpen door de LVNL. Hierbij wordt op wijkniveau gekeken naar de mogelijkheden van het treffen van operationele maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting

Exploitatiebeperkend

- Vermijden van niet noodzakelijke vluchten in de nacht die (direct) beïnvloedbaar zijn zoals vertraagde vluchten, positievluchten en de zakelijke vluchten die niet noodzakelijk zijn voor de Rotterdamse/Haagse regio
- Maximum stellen aan het aantal nachtvluchten door het instellen van een nachtcontour of
- Het splitsen van de geluidszone in een maatschappelijk noodzakelijk deel en een commercieel deel
- Streng handhavingsbeleid
- Verhogen toeslagen in de nacht

Selectiviteit

- verminderen positievluchten in de vroege ochtend (tussen 06.00 uur en 07.00 uur)
- Weren in de nacht van zakenvluchten op Rotterdam Airport die geen bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat/ economie van de Rotterdamse/Haagse regio

Flankerend

- Intensiveren van de communicatie en de informatie-uitwisseling rondom Rotterdam Airport met omwonenden
- Onderzoek naar mogelijkheden en het nemen van maatregelen ter vermindering van het grondgeluid
- Onderzoek naar mogelijkheden en het nemen van maatregelen voor het terugdringen andere geluidsbronnen (compensatiemethodiek Stad en Milieu)
- onafhankelijke verificatie van de toegepaste methodiek die gebruikt is bij het slaapverstoringsonderzoek MER Rotterdam Airport. Indien de methodiek gebruikt kan worden voor Rotterdam e.o. een nieuw onderzoek waarbij gebruik wordt gemaakt van recente gegevens uit 2006
- Het isoleren van woningen die vallen onder de categorie 'schrijnende' gevallen (zoals zie notitie 'schrijnende gevallen' Schiphol). Dit zijn woningen die wel naar de geest van de wet maar niet praktisch (net buiten de 40 Ke contour vallen) geïsoleerd zouden moeten worden. Dit zou een generieke maatregel moeten worden voor alle 'schrijnende' gevallen rondom Rotterdam Airport. E.e.a. zou geobjectiveerd kunnen worden door het verrichten van metingen.
- Jaarlijkse rapportage van de minister aan commissie 28, gemeenten en provincie waarin verantwoording wordt afgelegd over de SMART gemaakte afspraken rondom

het oppakken van de oplossingsrichtingen die zijn gemaakt met gemeenten en provincie in het kader van de nieuwe aanwijzing. Verantwoording wordt afgelegd over de genomen maatregelen en de effecten daarvan. Minimaal 1 maal per jaar gedurende 4 jaar.

2.6 Oplossingrichtingen middellange termijn

Zie het hoofdstuk 3 'Vervolg aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport, onderzoek naar draagvlak van betrokken gemeenten en provincie'.

3 Vervolg aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport, onderzoek naar draagvlak van betrokken gemeenten en provincie

3.1. Inleiding

Een ambtelijke werkgroep heeft na het bestuurlijk overleg van 5 juli jl. de opdracht op zich genomen een verdere verkenning uit te voeren naar een te nemen ontwerpbesluit ten aanzien van de geluidszone Rotterdam Airport en te komen met een bijbehorende set van aanvullende oplossingsrichtingen. Verder is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van het accommoderen van overheidsvluchten op Rotterdam Airport. Er dient opgemerkt te worden dat dit verkennende onderzoek naar oplossingsrichtingen een aanvulling is op hetgeen de diverse gemeenten aan het Ministerie hebben laten weten en op hetgeen in het bestuurlijk overleg van 5 juli jl. is besproken.

Het verkennend onderzoek naar aanvullende oplossingen/maatregelen zoals hierboven is omschreven is door de ambtelijke werkgroep opgepakt door als uitgangspunt de deelprojecten 1 & 4 te nemen. De andere deelprojecten zijn daar vervolgens in meegenomen en in deze rapportage verwerkt.

De twee deelprojecten die als uitgangspunt hebben gediend zijn als volgt geformuleerd:

- Onderzoek naar de noodzaak van nachtvluchten en mogelijke alternatieven daarvoor.
- Onderzoek naar de mogelijkheden om Rotterdam Airport te dwingen/prikkelen om geen onnodige vluchten in de nacht en in de vroege ochtend te laten plaatsvinden. Waarbij zowel gekeken dient te worden naar de noodzaak van die vluchten als naar de noodzaak van het gebruiken van dat type toestel (variabelen: extensie vluchten, regeringsvluchten, militaire vluchten, materiaal noodzaak).

Om tot een nadere invulling van de deelprojecten te komen, is ervoor gekozen de nachtvluchten te analyseren naar type vlucht en de noodzaak van de vluchten. De twee omvangrijkste groepen nachtvluchten zijn de vertraagde lijndiensten (ongeveer 42%) en de zakenjets (ongeveer 46%). Er is een onderscheid gemaakt tussen vluchten die een maatschappelijke of economische noodzaak hebben voor de Rotterdams/Haagse regio en vluchten die niet direct noodzakelijk zijn of ook elders kunnen plaatsvinden. Ook hebben we geconstateerd dat er kwantitatieve oplossingsrichtingen zijn (minder (nacht)vluchten) en kwalitatieve. Daarnaast is gekeken naar de beïnvloedbaarheid van vluchten. Deze uitsplitsingen zijn gemaakt met als doel oplossingen te vinden in beïnvloedbare vluchten die niet noodzakelijk 's nachts moeten plaatsvinden en/of niet noodzakelijk op Rotterdam Airport.

In de bijlage staan het huidige nachtrecht van Rotterdam Airport en het verloop van de gebeurtenissen rond Rotterdam Airport als achtergrondinformatie weergegeven.

3.2. Probleemverkenning

In de deelprojecten voor 1 & 4 wordt gevraagd de noodzaak van nachtvluchten te onderzoeken en te bekijken hoe vluchten in de nacht vermeden kunnen worden. Allereerst dient duidelijk te worden wanneer een nachtvlucht noodzakelijk¹ is. De noodzakelijke

¹ noodzakelijk (bn.)

1 nodig

2 onder de gegeven omstandigheden onvermijdelijk

Zwaan, M. & P. de Vries

vluchten zijn vervolgens uit te splitsen naar maatschappelijk noodzakelijk en economisch noodzakelijk.

Maatschappelijk noodzakelijk zijn:

- Medische vluchten;
- Politie- en kustwachtvluchten;
- Uitwijkende vluchten;
- Vluchten in nood of betrokken bij een reddingsactie;
- Vluchten op humanitaire gronden;
- Militaire vluchten.

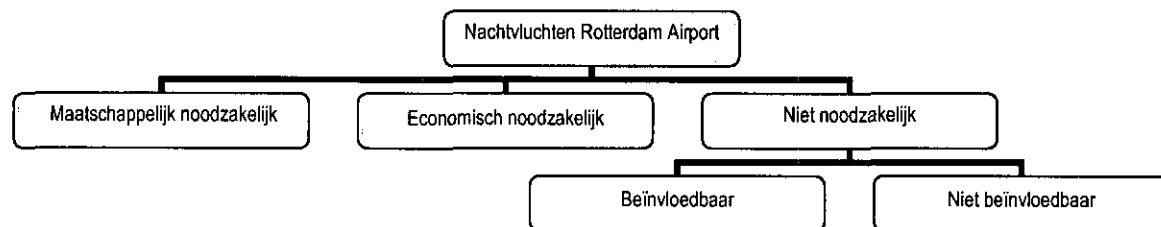
Economisch noodzakelijk zijn (vluchten met een zakelijk belang):

- Zakelijke vluchten die van groot belang zijn voor het vestigingsklimaat/economie van de Rotterdams/Haagse regio (e.e.a. zoals overeengekomen in het onderhandelaarsakkoord 1998);
- Regeringsvluchten;
- Positievvluchten.

Het is niet opportuun en wenselijk om te proberen in de twee categorieën noodzakelijke vluchten te snijden; dus geen kwantitatieve inspanningen. Voor deze noodzakelijke vluchten zijn alternatieven niet voorhanden, wel kan ook bij deze categorieën aan kwalitatieve oplossingen worden gewerkt. Rotterdam Airport is voor de maatschappelijk noodzakelijke vluchten onontbeerlijk; nabijheid van een vliegtuig kan mensenlevens redden. Voor de economisch noodzakelijke vluchten zijn er ook geen alternatieven. De positie van Rotterdam Airport is van groot belang voor het vestigingsklimaat/economie van de Rotterdams/Haagse regio. Positievvluchten zijn daarbij noodzakelijk omdat de toestellen die niet op Rotterdam Airport gestationeerd staan, maar wel om 07.00 met de dienstregeling beginnen, dan aan zullen moeten komen.

Vanuit dit perspectief kan verder bekeken worden welke vluchten niet noodzakelijk in de nacht moeten plaatsvinden. Wanneer deze categorie nachtvluchten is vastgesteld, kan worden bekeken of en op welke manier er vanuit de exploitant van de luchthaven, de gemeente(n), provincie of Rijk invloed kan worden uitgeoefend. Er kan een tweedeling gemaakt worden tussen beïnvloedbaar en niet-beïnvloedbaar. De categorie beïnvloedbaar is hier voornamelijk van belang.

Figuur 1: Uitsplitsing van de nachtvluchten op Rotterdam Airport:



De vluchten die niet noodzakelijk 's nachts (in Rotterdam) moeten plaatsvinden, worden met name gevonden in de volgende categorieën (zie bijlage 5.3):

- Vertraagde aankomende vluchten 23.00-24.00;
- Vertraagde vertrekkende vluchten 23.00-24.00;
- Landende vliegtuigen uit uitzonderingsgevallen art. 9.2.g. 23.00-24.00;
- Vertraagde aankomende vliegtuigen uit uitzonderingsgevallen art 9.2.g 00.00-01.00;
- Zakenvluchten die niet direct relevant zijn voor het vestigingsklimaat/economie van de Rotterdams/Haagse regio.

Oplossingen voor het terugdringen van de in afgelopen jaren gerealiseerde nachtvluchten op Rotterdam Airport zullen voornamelijk in bovenstaande categorieën gezocht worden. Hierbij dient de kanttekening geplaatst te worden dat het bij de categorieën noodzakelijke vluchten niet uitgesloten is om kwalitatieve verbeteringen te realiseren. De focus zal echter niet op deze categorieën komen te liggen mede door de beperkte invloed die hierop uit te oefenen is en de categorie maatschappelijk noodzakelijk een beperkte omvang heeft (4% van het totale aantal vluchten in 2007 en in 2006; zie bijlage 5.3).

De problematiek van de geluidsoverlast in de nacht ligt voornamelijk bij vertraagde aankomende vluchten. In het verminderen van het aantal vertraagde vluchten liggen kansen om ruimte vrij te maken om binnen de bestaande contour een deel van de regeringsvluchten te kunnen accommoderen. Opgemerkt dient te worden dat het niet toelaten van vertraagde vluchten tot problemen kan leiden. Als een vlucht naar Rotterdam Airport niet mogelijk is kan dat betekenen dat:

- Het vliegtuig met de passagiers naar Schiphol zal vertrekken om daar een nachtlanding te maken. De volgende ochtend is het vliegtuig om 7.00 echter op Rotterdam Airport nodig om de eerste vlucht uit te voeren. Hiertoe zal het vliegtuig kort na 6.00 van Schiphol moeten vertrekken om rond 6.30 op Rotterdam Airport aan te komen. Hiermee vindt op RA uiteindelijk slechts een verplaatsing van de vlucht plaats en is zelfs een extra landing en start op Schiphol noodzakelijk; het aantal nachtvluchten op RA zal hierdoor niet verminderen;
- Het vliegtuig “strandt” op de luchthaven van vertrek, inclusief de passagiers die daar de nacht noodgedwongen moeten doorbrengen. De volgende ochtend vertrekt het vliegtuig naar Rotterdam Airport en begint daar te laat aan de eerste vlucht waardoor het gehele schema van deze dag ontregeld zal zijn.

3.3 Mogelijke maatregelen op korte termijn

Hieronder is de indeling van mogelijke maatregelen voor de luchthaven om geluidsproblematiek te verminderen weergegeven (Geluid rondom luchthavens, Ruimtelijk Planbureau, 2006). Deze indeling is, met 1 toevoeging, als hulpmiddel gebruikt bij het indelen van maatregelen die door de ambtelijke werkgroep zijn geformuleerd.

- Operationele procedures
 - Apu/proefdraaien;
 - Start- en landingsprocedures;
 - Vliegroutes;
 - Preferentieel baangebruik.
- Exploitatiebeperkingen
 - Quota/budget;
 - Sluiting.
- Selectiviteit
 - Weren (verbieden) van lawaaiige vliegtuigen;

- Tarifiering/boetes.
- Nachtmaatregelen
 - Operationele procedures;
 - Exploitatiebeperkingen;
 - Selectiviteit.
- Flankerend beleid
 - Ruimtelijke ordening;
 - Isolatie;
 - Communicatie/voorlichting/financiële compensatie;
 - Uitplaatsing marktsegment/airport system/differentiatie/verplaatsing.

De oplossingsrichtingen worden hieronder beschreven en de mogelijke maatregelen worden uitgesplitst naar de hierboven gegeven categorieën.

3.4 Voorgestelde maatregelen op korte termijn

De oplossingsrichting waar het meeste resultaat mee bereikt kan worden is het vermijden van niet noodzakelijke vluchten die (direct) beïnvloedbaar zijn. Vertraging door slechte weersomstandigheden is niet direct beïnvloedbaar en moeilijk te vermijden en zal niet in de oplossingsrichting worden meegenomen. Zoals in voorgaand hoofdstuk aangegeven is, zal het terugdringen van de overlast in de nacht voornamelijk in de vertraagde vluchten, de positievluchten tussen 06.00 en 07.00 en de zakelijke vluchten die niet direct relevant zijn voor het vestigingsklimaat/ economie van de Rotterdams/Haagse regio. Deze categorieën vallen onder de niet noodzakelijke vluchten en hebben een groot aandeel in de aanvraag van nachtontheffingen.

De ambtelijke projectgroep verwacht dat de hieronder gegeven maatregelen de grootste invloed kunnen hebben op het kwalitatief en kwantitatief verminderen van de overlast van nachtvluchten op Rotterdam Airport. De verwachting is dat de maatregelen die hieronder zijn weergegeven op korte termijn te onderzoeken of zelfs te implementeren zijn. Opgemerkt dient te worden dat de maatregelen die hieronder worden weergegeven niet alleen van invloed kunnen zijn op het terugdringen van de overlast van de nachtvluchten op Rotterdam Airport, maar ook een kwalitatieve verbetering kunnen betekenen voor de vluchten overdag.

De maatregelen zijn naar type mogelijk te voeren beleid ingedeeld.

Operationele procedures

Er zou gekeken kunnen worden of aanpassen van vliegroutes door middel van een micro-klimaat aanpak (zoals nu bij Schiphol onderzocht wordt) een passende oplossingsrichting is. In overleg met de omgeving van de luchthaven zou gezocht kunnen worden naar aanpassing van de vliegroutes.

Exploitatiebeperkingen

Rotterdam Airport is reeds beperkt in de exploitatie van de luchthaven door de beperkte geluidsruijme die de luchthaven toegewezen krijgt. In de nacht wordt er door de omgeving veel hinder ondervonden van nachtvluchten op Rotterdam Airport. Vertraagde vluchten zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor de aanvraag van ontheffingen in de nacht (36% in de eerste 7 maanden van 2007 en in 2006, zie bijlage 5.3). Om een oplossing te vinden voor de overlast in de nacht dient te worden onderzocht hoe er strenger handhavingsbeleid gevoerd kan worden om de vertraagde vluchten op Rotterdam Airport te verminderen. Hierin heeft de slotcoördinator een zeer evidente rol. Zo kunnen bijvoorbeeld de toeslagen in de nacht worden verhoogd om nachtvluchten te beperken.

Onnodige vliegtuigbewegingen (voornamelijk in de nacht) tussen Rotterdam Airport en luchthaven Schiphol verminderen. Doordat onderhoud niet op dezelfde luchthaven plaatsvindt als vertrek- en/of landingslocatie, zijn extra vliegbewegingen nodig. Een belangrijk aandeel hiervan zijn de positievluchten tussen 06.00 uur en 07.00 uur (5% van de aanvragers van nachtontheffingen). Deze positievluchten zouden verminderd kunnen worden door de uitbreiding van de vliegtuigcapaciteit op Rotterdam Airport en het in onderhoud geven van de toestellen aldaar.

Splitsing van de geluidszone in een maatschappelijk deel en in een commercieel gedeelte zou de mate van sturing door Rotterdam Airport kunnen vergroten. De categorie maatschappelijk noodzakelijke vluchten zijn niet beïnvloedbaar door Rotterdam Airport, commerciële vluchten daarentegen wel.

Selectiviteit

Rotterdam Airport zou geprikkeld kunnen worden tot het alleen toestaan van gebruik van stille minimaal hoofdstuk 4 toestellen. In te zetten instrumenten zouden kunnen zijn: differentiatie van landingsgelden en/of het opnemen van regelgeving in de aanwijzing.

Zakenvluchten zijn in 2007 verantwoordelijk voor het aanvragen van 46% van de nachtontheffingen. Deze vluchten zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat van de Rotterdams/Haagse regio. Zakenvluchten die echter niet van toegevoegde waarde voor de Rotterdams/Haagse regio zijn maar wel op Rotterdam Airport aan moeten komen consumeren onnodig luchthavencapaciteit (in de nacht) zonder dat ze bijdragen aan het regionale vestigingsklimaat/ economie. Er zou onderzocht moeten worden om hoeveel vluchten het hier gaat en deze vluchten zouden dan van Rotterdam Airport geweerd moeten. Schiphol kan deze vluchten nu in de nacht niet ontvangen doordat de slotregelgeving hierin niet voorziet, onderzocht moet worden hoe de vluchten die aan de regio Amsterdam zijn gebonden daar ontvangen kunnen worden.

Flankerend beleid

Intensiveren van de communicatie met omwonenden. Het contact met omwonenden moet geïntensiveerd worden, de bewoners moeten meer het gevoel krijgen dat er naar hen geluisterd wordt. Rotterdam Airport heeft hier een belangrijke taak in. Omwonenden hebben nu vaak het idee dat er niet voldoende naar hen geluisterd wordt wanneer ze klagen over overlast van Rotterdam Airport. Bewoners vroegtijdig informeren over ontwikkelingen op Rotterdam Airport en een klankbord bieden kan aan de relatie tussen Rotterdam Airport en de omgeving in positieve zin bijdragen.

Rotterdam Airport zou naar voorbeeld van Schiphol kunnen onderzoeken of het plaatsen van piramides op Rotterdam Airport het grondgeluid kan verminderen. Schiphol heeft samen met betrokken bewoners en gemeente getracht een oplossing te vinden tegen overlast van grondgeluid. Het neerzetten van glazen piramides is een van de plannen. Er wordt verwacht dat met het neerzetten van de piramides langs de polderbaan op Schiphol het geluid met tien decibel gereduceerd kan worden (Haarlems Dagblad, maart 2007) Uit eerdere metingen is gebleken dat de toestellen grondlawaai tot maximaal negentig decibel veroorzaakt. Of deze maatregel ook voor Rotterdam Airport van toepassing is en wat de financiële consequenties voor Rotterdam Airport hiervan zijn, is nu nog niet te overzien. Nader onderzoek zal moeten worden uitgevoerd.

Hieronder zijn de voorgestelde maatregelen in een matrix verwerkt, er dient opgemerkt te worden dat actieve medewerking van Rotterdam Airport in deze maatregelen een belangrijke rol speelt.

Beleidsgebied	Mogelijke maatregelen	Invloed op	Initiërende partijen
Operationeel	Micro klimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport
Exploitatie beperkend	Streng handhavingsbeleid in de nacht	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) 	V&W, Rotterdam Airport, Slotcoördinator en luchtvaartmaatschappijen
	Uitbreiding capaciteit op Rotterdam Airport/Stationeren en in onderhoud geven toestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Positievvluchten (5% van de nachtvluchten in 2007) 	V&W, Rotterdam Airport, luchtvaartmaatschappijen
	Splitsen van de geluidszone in een maatschappelijk noodzakelijk deel en een commercieel deel	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) • Zakenvluchten niet voor de Rotterdam/Haagse regio • Positievvluchten (5% van de nachtvluchten in 2007) 	Rotterdam Airport, V&W
Selectiviteit	Verhogen toeslagen in de nacht	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) • Zakenvluchten niet voor de Rotterdam/Haagse regio 	Rotterdam Airport, V&W
	Weren van zakenvluchten op Rotterdam Airport die geen bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat van de Rotterdams/Haagse regio.	<ul style="list-style-type: none"> • Zakenvluchten met bestemming buiten de Rotterdams/Haagse regio 	Rotterdam Airport / NVLS / V&W

Flankerend	Communicatie intensiveren met omwonenden	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport
	Onderzoek naar mogelijkheden om grondgeluid terug te dringen. Glazen geluidspiramides zijn hier een voorbeeld van.	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport, gemeenten en omwonenden (zo is proces bij Schiphol gegaan)

3.6 Mogelijke maatregelen voor de middellange termijn

In onderstaand schema zijn alle voorgestelde maatregelen opgenomen en onder elkaar gezet aan de hand van de RPB-indeling (dus ook de maatregelen die wel voorgesteld zijn voor toetsing/gebruik op korte termijn). De maatregelen die hieronder zijn weergegeven komen deels ook voort uit de maatregelen die bij Schiphol getroffen zijn. Onderstaande aanvullende maatregelen moeten gezien worden als maatregelen die niet op de korte termijn inzetbaar zijn doordat ze:

- Niet uitvoerbaar zijn op korte termijn;
- Niet effectief genoeg (beïnvloed een te kleine groep vluchten);
- De uitvoerbaarheid dient eerst getoetst te worden.

De maatregelen die hieronder zijn weergegeven zijn niet allemaal geschikt voor toepassing op korte termijn maar kunnen voor de middellange termijn wel bespreekbaar gemaakt worden.

Operationele procedures

- Er zou gekeken kunnen worden of aanpassen van vliegroutes door middel van een micro-klimaat aanpak (zoals nu bij Schiphol onderzocht wordt) een passende oplossingsrichting is. In overleg met de omgeving van de luchthaven zou gezocht kunnen worden naar aanpassing van de vliegroutes;
- CDA in de nacht (glijvluchtlanding);
- Het verminderen van reverse thrust (na de landing afremmen op de motoren);
- Taxiën met één motor;
- Tot 6000 ft strikt volgen van SID's en STAR's (Standard Instrument Departures & Standard Arrival Routes);
- Ontwikkelen van een meetsysteem aan weerszijden van de start/landingsbaan met bewaking op niet te overschrijden grenswaarden bij vertrek en aankomst. Een dergelijk meetsysteem zal ook ingezet kunnen worden bij monitoring en handhaving van de vigerende geluidscontouren.

Exploitatiebeperkingen

- Instellen van een nacht-TVG (Totaal Volume Geluid);
- Instellen van een nachtcontour waardoor er een plafond komt kan de geluidsbelasting in de nacht;
- De slotcoördinator zou een strenger handhavingsbeleid moeten voeren om de vertraagde vluchten op Rotterdam Airport te verminderen. De vertraagde vluchten zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor de aanvraag van ontheffingen in de nacht (36% in de eerste 7 maanden van 2007 en in 2006, zie bijlage 5.3);
- Rotterdam Airport is reeds beperkt in de exploitatie van de luchthaven door de beperkte geluidsruimte die de luchthaven toegewezen krijgt. In de nacht wordt er door de omgeving hinder ondervonden van nachtvluchten op Rotterdam Airport. Vertraagde vluchten zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor de aanvraag van ontheffingen in de nacht (36% in de eerste 7 maanden van 2007 en in 2006, zie bijlage 5.3). Om een oplossing te vinden voor de overlast in de nacht dient te worden onderzocht hoe er strenger handhavingsbeleid gevoerd kan worden om de vertraagde vluchten op Rotterdam Airport te verminderen. Hierin heeft de slotcoördinator een zeer evidente rol. Zo kunnen bijvoorbeeld de toeslagen in de nacht worden verhoogd om nachtvluchten te beperken;
- Onnodige vliegtuigbewegingen (voornamelijk in de nacht) tussen Rotterdam Airport en luchthaven Schiphol verminderen. Doordat onderhoud niet op dezelfde luchthaven plaatsvindt als vertrek- en/of landingslocatie, zijn extra vliegbewegingen nodig. Een belangrijk aandeel hiervan zijn de positievluchten tussen 06.00 uur en 07.00 uur (5% van de aanvragers van nachtontheffingen). Deze positievluchten zouden verminderd kunnen worden door de uitbreiding van de vliegtuigcapaciteit op Rotterdam Airport en het in onderhoud geven van de toestellen aldaar;
- Splitsing van de geluidszone in een maatschappelijk deel en in een commercieel gedeelte zou de mate van sturing door Rotterdam Airport kunnen vergroten. De categorie maatschappelijk noodzakelijke vluchten zijn niet beïnvloedbaar door Rotterdam Airport, commerciële vluchten daarentegen wel.

Selectiviteit

- Rotterdam Airport zou geprikkeld kunnen worden tot het alleen toestaan van stille, minimaal hoofdstuk 4, toestellen in de nacht. In te zetten instrumenten zouden kunnen zijn: differentiatie van landingsgelden en/of het opnemen van regelgeving in de aanwijzing;
- Toeslagen in de nacht verhogen voor lawaaiige toestellen (binnen de hoofdstuk indelingen van vliegtuigen zitten ook verschillen tussen geluid dat geproduceerd wordt door bepaalde typen toestellen). Op deze manier kunnen luchtvaartmaatschappijen geprikkeld worden om stillere toestellen in te zetten;
- Zakenvluchten zijn in 2007 verantwoordelijk voor het aanvragen van 46% van de nachtontheffingen. Deze vluchten zijn belangrijk voor het vestigingsklimaat/economie van de Rotterdams/Haagse regio. Zakenvluchten die echter niet van toegevoegde waarde voor de Rotterdams/Haagse regio zijn maar wel op Rotterdam Airport aan moeten komen veroorzaken overlast zonder dat ze bijdragen aan het regionale vestigingsklimaat/economie. Er zou onderzocht moeten worden om hoeveel vluchten het hier gaat en deze vluchten zouden dan van Rotterdam Airport geweerd moeten. Schiphol kan deze vluchten nu in de nacht niet ontvangen doordat de slotregelgeving hierin niet voorziet, onderzocht moet worden hoe de vluchten die aan de regio Amsterdam zijn gebonden daar ontvangen kunnen worden.

Flankerend beleid

Er kunnen ook maatregelen getroffen worden om de overlast die omwonenden ondervinden terug te brengen. Hiervoor kan flankerend beleid gevoerd worden.

- Het contact met omwonenden moet geïntensiveerd worden, de bewoners moeten meer het gevoel krijgen dat er naar hen geluisterd wordt. Rotterdam Airport heeft hier een belangrijke taak in;
- Goede, heldere informatie over de geluid- en andere ontwikkelingen rondom de luchthaven. Dit kan onder andere door het inzetten van geluidsmeeptesten waardoor het actuele geluidsniveau van de overkomende toestellen online op te vragen is;
- Het organiseren van informatie- en kennisuitwisselingbijeenkomsten voor de omgeving door de Commissie 28 (evt. de nieuwe CRO);
- Geluid van andere overlastbronnen verminderen. Bijvoorbeeld geluidsoverlast veroorzaakt door een (snel)weg terug dringen. Bepaalde woonwijken ondervinden geluidshinder van meerdere bronnen. Het terugdringen van andere overlastbronnen zou positief kunnen bijdragen aan het verminderen van de totale hinder die ondervonden wordt. De financiële consequenties hiervan zijn nu nog niet te overzien, nader onderzoek zal moeten worden uitgevoerd;
- Rotterdam Airport zou naar voorbeeld van Schiphol kunnen onderzoeken of het plaatsen van piramides op Rotterdam Airport het grondgeluid kan verminderen. Schiphol heeft samen met betrokken bewoners en gemeente getracht een oplossing te vinden tegen overlast van grondgeluid. Het neerzetten van glazen piramides is een van de plannen. Er wordt verwacht dat met het neerzetten van de piramides langs de polderbaan op Schiphol het geluid met tien decibel gereduceerd kan worden (Haarlems Dagblad, maart 2007) Uit eerdere metingen is gebleken dat de toestellen grondlawaai tot maximaal negentig decibel veroorzaakt. Of deze maatregel ook voor Rotterdam Airport van toepassing is en wat de financiële consequenties voor Rotterdam Airport hiervan zijn, is nu nog niet te overzien. Nader onderzoek zal moeten worden uitgevoerd;
- Onderzoek naar de methode van het slaapverstoringsonderzoek laten uitvoeren door een onafhankelijk orgaan. Wanneer de methode getoetst is kan bekeken worden of de invoerset van de huidige situatie gebruikt kan worden om een goed en representatief beeld te krijgen van de situatie rond Rotterdam Airport;
- Onderzoek naar de daadwerkelijk ondervonden overlast. Wanneer de overlast daadwerkelijk gemeten wordt, kan er meer duidelijkheid ontstaan of en waar personen overlast ondervinden die net buiten de 35 Ke contour vallen maar wel veel hinder ondervinden. Op basis van deze werkelijk gemeten geluidsoverlast kunnen passende maatregelen getroffen worden. Voorbeelden van deze maatregelen kunnen zijn:
- Isolatie voor de huizen die net buiten de contour vallen maar waar op basis van de daadwerkelijk gemeten geluidshinder extra isolatie nodig blijkt;
- Zoals al eerder aangegeven kan op basis van werkelijk gemeten geluidsoverlast compenserende geluidswerende maatregelen getroffen worden (geluidswallen, bomen, e.d.).

3.7 Referenties

1998: Onderhandelaarsakkoord tussen Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol.

2001: Aanwijzing Ex artikel 27 jo. Artikel 24 van de luchtvaartwet voor het luchtvaartterrein van Rotterdam Airport

2004: Wijziging in aanwijzing binnen huidige geluidscontour (uurtje erbij)

2004: Uitspraak Raad van State van 10/03/2004

2005: Externe studie ontwikkelingsperspectieven RA. Verkennend onderzoek naar de betekenis van de luchthaven voor de regio. (Stratagem)

2005: Startnotitie MER

Vliegtuigklachten rondom Rotterdam Airport 2005, DCMR

Vliegtuigklachten rondom Rotterdam Airport 2006, DCMR

MER rapport 2006

Geluid rondom luchthavens; Ruimtelijk Planbureau, 2006

Bijlagen

3.8 Huidige nachtregime Rotterdam Airport

Het huidige nachtregime zoals nu geldig is op Rotterdam Airport, wordt hieronder puntsgewijs weergegeven.

Tussen 18.00 en 8.00 geldt er een verbod op lawaaiige grote vliegtuigen (artikel 7 aanwijzing).

Tussen 23.00 en 7.00 is de luchthaven Rotterdam Airport alleen open voor:

- Vliegtuigen met een technische storing
- Vluchten ten behoeve van reddingsacties en hulpverlening
- Spoedeisende medische vluchten
- Uitwijkende vluchten
- Zakelijke personenvluchten met kleine vliegtuigen (tot 19 personen)
- Politie vluchten
- Kustwacht vluchten
- Regeringsvluchten (personenvervoer) (op dit moment punt van discussie)
- Landende positievluchten vanaf 06.00

Tussen 23.00 en 24.00 is zijn starts en landingen van vertraagde grote vliegtuigen (onder voorwaarden) en landingen van grote stille toestellen toegestaan.

Tussen 24.00 en 01.00 mogen vertraagde stille grote vliegtuigen aankomen (onder voorwaarden); vanaf 06.00 mogen landende positievluchten aankomen, zodat deze vanaf 07.00 met de vaste dienstregeling kunnen aanvangen.

De Minister kan ontheffing verlenen van de aanwijzing en daarmee ook van de nachtsluiting.

Regeringsvluchten hebben op dit moment geen generieke ontheffing voor de nacht; specifieke ontheffing aanvragen bij IVW (gedelegeerd door de Minister). De noodzaak van deze ontheffing is echter al in het onderhandelaarsakkoord 1998 erkend en aldus in het aanwijzingsbesluit 2001 verwoord.

Militaire vluchten hebben een generieke ontheffing van de aanwijzing en derhalve ook de nachtelijke beperkingen.

3.9 Belangrijke gebeurtenissen Rotterdam Airport

Hieronder is een globaal een verloop gegeven van belangrijke ontwikkelingen omtrent Rotterdam Airport vanaf 1998.

- januari 1998: Onderhandelaarsakkoord; Er is gekozen voor zeer beperkte openstelling van de luchthaven in de nacht. Voor de categorie zakenjets is een uitzondering gemaakt vanwege de bijdrage aan het vestigingsklimaat van de Rotterdams/Haagse regio en omdat deze vluchten vrijwel geen klachten met zich meebrengen (nachtregime omschreven in onderhandelaarsakkoord 1998)
- oktober 2001: Aanwijzing door VROM en V&W op verzoek Schiphol Group en Gemeente: In de nacht werd aangenomen dat 300 vluchten met grote toestellen zouden plaatsvinden en 100 vluchten met kleine toestellen voor het zakelijke en overheidsverkeer (dit is geen absolute grens).
- maart 2004 Uitspraak Raad van State: vernietiging deel van de nachtuitzonderingen (waaronder regeringsvluchten) om juridisch technische redenen.
- juli 2004: Wijziging in aanwijzing binnen huidige geluidscontour (uurtje erbij) + herstel vernietigde nachtuitzonderingen m.u.v. regeringsvluchten (350 extra nachtvluchten per jaar)
- begin 2005: Externe studie ontwikkelingsperspectieven RA (Stratagem)
- september 2005: Start reparatieprocedure aanwijzing inclusief MER zoneaanpassing
- september 2006: MER rapport ingediend en aanvaard door Bevoegd Gezag
- april 2007; Bevoegd Gezag start procedure artikel 19 Luchtvaartwet
- juni/juli 2007; Rotterdam, Schiedam, Lansingerland en Provincie Zuid Holland geven schriftelijk reactie aan Verkeer & Waterstaat.
- juli 2007: Minister vraagt gedeputeerde E. van Heijningen (provincie Zuid-Holland) om een verkenning uit te voeren naar oplossingen die kunnen rekenen op draagvlak in de regio.

3.10 Afgegeven ontheffingen voor de nacht op Rotterdam Airport

Ontheffingen voor de nacht, Rotterdam Airport 2002-2007 (t/m juli 2007)

Vluchten in periode 23.00 – 07.00 uur met ontheffing in een gebruiksplanjaar (gebruiksplanjaar loopt van 1 november van een jaar t/m 31 oktober jaar erop).

Bron: Rotterdam Airport.

Gebruiksplanjaar	Totaal aantal ontheffing en Periode 23-07 uur	Zakenvluchten	Vertraagde lijnvluchten	Regerings en Militair verkeer	Positievluchten 06.00-07.00	Overig: politie, kustwacht, nood, uitzondering 23-24u, etc.
2002 (1/11/01 - 31/10/02)	499 (100%)	221 (44%)	160 (32%)	14 (3%)	52 (10%)	52 (10%)
2003 (1/11/02 - 31/10/03)	670 (100%)	441 (66%)	114 (17%)	32 (5%)	37 (6%)	46 (7%)
2004 (1/11/03 - 31/10/04)	722 (100%)	408 (57%)	195 (27%)	49 (7%)	36 (5%)	34 (5%)
2005 1/11/04 - 31/10/05)	705 (100%)	314 (45%)	237 (34%)	51 (7%)	51 (7%)	52 (7%)
2006 (1/11/05 - 31/10/06)	927 (100%)	436 (47%)	335 (36%)	27 (3%)	37 (4%)	92 (10%)
2007(9mnd) (1/11/06- 31/7/2007)	698 (100%)	322 (46%)	253 (36%)	20 (3%)	35 (5%)	68 (10%)