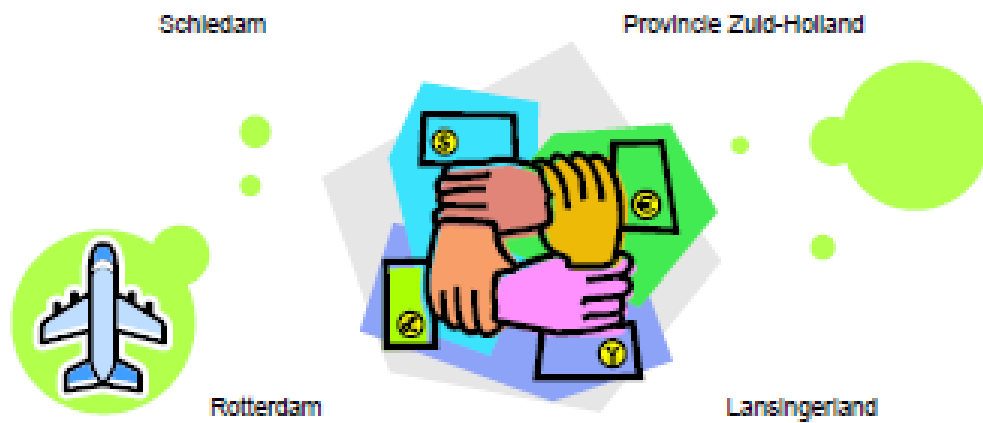


Maatregelen minimaliseren geluidshinder Rotterdam The Hague Airport

Voorstel voor een uitvoeringsplan maart 2012



Auteurs:

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

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Aanleiding maatregelen minimaliseren geluidshinder RTHA	3
Vervolgadvies Commissie van Heijningen	4
Van adviezen naar een voorstel voor een uitvoeringsplan	4
Extra maatregel: belevings-/slaapverstoringsonderzoek	5
Instellen Bestuurlijke regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR).....	6
Pijler 1: Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht	7
Pijler 2: Verminderen geluidshinder	11
Pijler 3: Verbeteren meet-/monitoringsystematiek	13
Pijler 4: Flankerend beleid	15
Bijlage 1	19
Reacties op wijzigingsbesluit en Standpunt bevoegd gezag op adviezen Commissie van Heijningen	19
Herziening voorontwerp wijzigingsbesluit.....	19
Vaststelling en publicatie wijziging aanwijzingsbesluit	19
Standpunt bevoegd gezag	19
Bijlage 2	24
Afkortingen en verklarende woordenlijst	24

Inleiding

Aanleiding maatregelen minimaliseren geluidshinder RTHA

In 2005 dient de exploitant van Rotterdam the Hague Airport (RTHA) een verzoek in voor het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidsruimte van het vigerende Aanwijzingsbesluit. Aanleiding vormen een overschrijding van de geluidszone in het gebruiksplanjaar 2004 (als gevolg van onvolkomenheden in dit besluit) en de sluiting van marinevliegkamp Valkenburg, waardoor meer regeringsvluchten dan voorzien van RTHA gebruik zijn gaan maken. Tijdens een bestuurlijk overleg d.d. 11 april 2007 over het voorontwerp van het wijzigingsbesluit met het bevoegd gezag blijkt dat de regio, vertegenwoordigd door de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, zich vooral zorgen maakt over (toenemende) geluidsbelasting van vliegverkeer in de nacht. De minister van Verkeer en Waterstaat (VenW) vraagt hierop, mede namens de minister van VROM, aan gedeputeerde Van Heijningen om te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak in de regio kunnen rekenen.¹

Op 13 september 2007 biedt gedeputeerde van Heijningen zijn verkenning aan de minister van VenW aan. Deze verkenning is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. De commissie van Heijningen stelt uiteenlopende maatregelen voor om de geluidshinder van RTHA (met name in de nacht) aan te pakken.² Onderscheid is gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn kunnen worden ingezet en oplossingsrichtingen die op langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast. Het advies leidt er mede toe dat de exploitant van RTHA het verzoek krijgt om het MER uit 2006 deels te herzien en aan de onderzochte alternatieven een variant toe te voegen, waarbij de Ke-geluidszone geactualiseerd en verruimd wordt – deels als gevolg van extra overheidsvluchten – zonder toename van het aantal nachtbewegingen.³ Tevens vraagt de minister aan gedeputeerde Van Heijningen om de in zijn verkenning voorgestelde maatregelen nader te onderzoeken op haalbaarheid en effectiviteit. Pas nadat een goede inschatting te maken is van de effecten van de maatregelen, kunnen conclusies worden getrokken ten aanzien van (de consequentie voor) de vervolgstappen in de aanwijzingsprocedure.

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Schiedam, Rotterdam en de provincie Zuid-Holland, uitgebreid met vertegenwoordigers van RTHA en het ministerie van VenW, geeft invulling aan het verzoek van de minister. Dit leidt tot een tweede rapportage van de Commissie van Heijningen, "Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport" die de minister op 8 oktober 2008 ontvangt. Het door RTHA herziene MER verschijnt in november 2008. Enkele maanden later, in februari 2009, legt het ministerie van VenW het herziene voorontwerp voor het wijzigingsbesluit aan de regio voor en vindt er opnieuw bestuurlijk overleg plaats. De bestuurlijke overlegpartners geven schriftelijk hun reactie, op basis van besprekingen in staten en raden. Op 5 oktober 2010 stellen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM de wijziging van het aanwijzingsbesluit officieel vast. Deze is op 6 juli 2011 na de standaard beroepsprocedure bij de Bestuursafdeling van de Raad van State onherroepelijk vastgesteld.

In bijlage 1 is een korte weergave opgenomen van de reacties van de bestuurlijke overlegpartners op het herziene voorontwerp voor het wijzigingsbesluit. Ook is in bijlage 1 het standpunt van het ministerie van VenW te vinden, zoals opgenomen in het wijzigingsbesluit (bladzijden 26-30) naar aanleiding van de gepresenteerde oplossingsrichtingen in het vervolgadvisie. Per oplossingsrichting geeft het bevoegd gezag

¹ Hierover is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd (d.d. 16 juli 2007, kenmerk: V&W/DGTL 2007/9804).

² Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport (september 2007)

³ Hierover is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd (d.d. 20 maart 2008, kenmerk VenW/DGTL-2008/415).

een korte reactie. De minister onderschrijft in het algemeen de analyses die aan het advies ten grondslag liggen, en zal de ideeën ten aanzien van de oplossingsrichtingen die haalbaar en effectief worden geacht, zoveel als mogelijk overnemen.

Vervolgadvies Commissie van Heijningen

In de vervolgrapportage benoemt de commissie 16 oplossingsrichtingen, verdeeld over 4 pijlers:

1. Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht
2. Verminderen geluidsbelasting
3. Verbeteren meet- en monitoringssystematiek
4. Flankerend beleid

Onderstaande tabel bevat de oplossingsrichtingen per pijler.

Tabel Oplossingsrichtingen uit vervolgrapportage Commissie van Heijningen

Pijler 1: Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht:
1. Terugdringen vertraging lijnvluchten
2. Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam the Hague Airport
3. Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud
4. Mogelijkheden beperking nachtgebruik
5. Verhogen toeslagen periode 23.00-07.00 uur
Pijler 2: Verminderen geluidshinder
6. Microklimaat
7. Aanpassen vliegprocedure
8. Beperken grondgeluid
9. Verminderen Reverse Thrust
10. Taxiën met minder motoren
11. Discrimineren naar geluidsniveau
Pijler 3: Verbeteren meet/monitoringssystematiek
12. Nieuwe meet en rekensystematiek geluidsbelasting
13. Monitoren geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving.
Pijler 4: Flankerend beleid
14. Flankerend beleid- hinderbeperkende maatregelen
15. Flankerend beleid – OV-ontsluiting
16. Flankerend beleid – Communicatie

De commissie geeft in haar vervolgrapportage aan welke van bovenstaande maatregelen direct kunnen worden uitgevoerd en waar nader onderzoek of verdere uitwerking nodig is. Ook concludeert de commissie dat niet alle geïnventariseerde maatregelen haalbaar en/of uitvoerbaar zijn. Het beperken of verbieden van de reverse-thrust door vliegtuigen bij de landing en het taxiën van vliegtuigen met minder motoren blijkt op basis van nader onderzoek niet haalbaar. Dit betreft de maatregelen 9 en 10 uit bovenstaande lijst.

Van adviezen naar een voorstel voor een uitvoeringsplan

In het gewijzigde aanwijzingsbesluit van RTHA geeft de minister van VenW aan dat na vaststelling daarvan in oktober 2010 het vervolgadvies van de Commissie van Heijningen verder wordt uitgewerkt.

Gedeputeerde van Heijningen krijgt opnieuw de vraag om de voorzittersrol te vervullen, en een uitvoeringsplan te maken voor de geadviseerde oplossingsrichtingen. Daarop heeft de zogenoemde

'Commissie van Heijningen' – inmiddels is gedeputeerde De Bondt de heer van Heijningen opgevolgd – de adviezen gezamenlijk verder uitgewerkt in voorliggend voorstel voor een uitvoeringsplan. In de commissie participeren de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam en de provincie Zuid-Holland, in nauwe samenwerking met Rotterdam the Hague Airport en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Extra maatregel: belevings-/slaapverstoringsonderzoek

Gedurende het proces is een extra maatregel aan de orde gekomen, te weten het uitvoeren van een ex-post belevings-/slaapverstoringsonderzoek. Met een belevingsonderzoek kan in kaart worden gebracht welke hinderbeleving omwonenden van RTHA ervaren; wat de omvang van het probleem is en wat de belangrijkste boosdoeners zijn. Ten behoeve van de aanwijzing voor RTHA is een ex-ante analyse naar de slaapverstoring uitgevoerd (op basis van een op Schiphol en omgeving gericht slaapverstoringsonderzoek). De leden van de Commissie van Heijningen hechten ook belang aan een ex-post belevings-/slaapverstoringsonderzoek, toegepast op de Rotterdamse situatie. Het gaat er dan om de belevingseffecten vast te stellen die optreden als gevolg van het luchtverkeer na inwerkingtreding van de nieuwe aanwijzing op basis van de feitelijk gerealiseerde contour. Waar mogelijk kan de ontwikkeling worden bepaald ten opzichte van eerdere gegevens over belevingseffecten (die voor het van kracht worden van de nieuwe aanwijzing in de regio zijn verzameld). De data van de nu uit te voeren ex-post analyse kunnen tevens dienen als referentie voor toekomstige metingen.

De minister van VenW heeft per brief (d.d. 24 april 2009) laten weten bereid te zijn om in overleg en samen met de betrokken partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex-post belevingsonderzoek uit te voeren, toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek kan worden bepaald of er aanleiding bestaat voor nadere maatregelen.

Gezamenlijk zijn mogelijke vormen van het belevingsonderzoek verkend. Tevens zijn extra onderzoeksvragen ten behoeve van het belevings-/slaapverstoringsonderzoek geïnventariseerd onder de leden van de commissie van Heijningen. Dit heeft geleid tot de volgende aanvullende vragen:

- in verband met de eventuele invloed van de geluidhinder van RTHA op de leerprestaties van kinderen dient ook het tijdvak van 19.00 tot 23.00 uur in het onderzoek meegenomen te worden.
- het onderzoek dient aan te sluiten op bestaande milieubelevingsonderzoeken (b.v. van de provincie Zuid-Holland), zodat vergelijkingen gemaakt kunnen worden.
- in het onderzoek dient Schiedam-Noord als knelpuntlocatie te worden meegenomen
- de uitkomsten van het onderzoek dienen zodanig vormgegeven te worden dat vastgesteld kan worden of er sprake is van een 'standstill', een toename of een afname van de hinderbeleving als gevolg van RTHA ten opzichte van het referentiejaar 2007 of 2008. Daarbij dient onderscheid gemaakt te worden in de hinderbeleving in de nacht (23.00-07.00 uur) en overdag (07.00-23.00 uur).
- In het onderzoek dient ook het effect op omwonenden van de geluidcumulatie (weg-rail-verkeer en luchtvaart) te worden meegenomen.
- het onderzoek dient gebruik te maken van de ervaringen en onderzoeken bij andere vliegvelden (zoals Eindhoven Airport). Tevens dient aangesloten te worden op lopende belevingsonderzoeken.
- de onderzoeksresultaten naast de meldingen in RANOMOS leggen ter verificatie.
- de onderzoeksresultaten dienen gebruikt te worden in de communicatie richting burgers en voor het toekomstige luchthavenbesluit dat in 2014 moet zijn genomen.

Het belevings-/slaapverstoringsonderzoek maakt geen deel uit van dit voorstel voor een uitvoeringsplan, en zal daarom ook niet verder in dit plan aan de orde komen.

Instellen Bestuurlijke regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR)

Naast de adviezen in de vorm van oplossingsrichtingen heeft de Commissie van Heijningen aan de minister aangegeven behoefte te hebben aan een structureel overleg, zowel onderling als met het bevoegd gezag, over de (beleids)ontwikkelingen rond RTHA, onder meer gericht op de strategische ontwikkelingen van RTHA en de voorbereiding op nieuwe besluiten over de ontwikkeling van de luchthaven. Nut en noodzaak van een dergelijk bestuurlijk overleg is al bewezen door de samenwerking binnen de Commissie van Heijningen. Bovendien is in de nieuwe Wet luchtvaart het bestuurlijk vooroverleg (art. 19 Lvw) en de regionale advisering op bezwaren (art. 21 Lvw) geschrapt. De partijen – de gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de provincie Zuid-Holland – willen analoog aan de bestuurlijke overlegstructuur rond Schiphol komen tot een Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR). Afhankelijk van de ontwikkelingen, kunnen de luchthaven, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ook andere gemeenten bij dit overleg worden betrokken.

De minister heeft in het wijzigingsbesluit aangegeven (zie bijlage 1) de wens voor een structureel bestuurlijk overleg tussen regio en rijk als bevoegd gezag voor RTHA te onderschrijven, aangezien periodieke uitwisseling van voortgangsinformatie en ideeën, maar ook van standpunten en overwegingen het wederzijdse begrip en de communicatie op alle niveaus ten goede komt.

Parallel aan de totstandkoming van dit voorstel voor een uitvoeringsplan, is daarom door de betrokken partijen tevens nadere uitwerking gegeven aan de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR). Zo zijn vorm en frequentie (ca. 2 maal p.j. bestuurlijk, ca. 4 maal per jaar ambtelijk) nader bepaald, evenals de doelstelling en de deelnemers. Een en ander is vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 9 maart 2012).

Dit document bouwt voort op het zogeheten vervolgadvisie van de Commissie van Heijningen en werkt per pijler de oplossingsrichtingen nader uit, inclusief de afspraken om tot uitvoering te komen (zoals de verdeling van verantwoordelijkheden, planning en kosten).

Pijler 1: Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht

De eerste pijler uit het vervolgadvis van de Commissie van Heijningen richt zich op het verminderen van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht. Omwonenden van RTHA ondervinden de meeste geluidhinder van vliegtuigbewegingen die plaatsvinden tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Een deel van deze nachtbewegingen wordt veroorzaakt door vliegtuigen die niet noodzakelijkerwijs op dat moment van de luchthaven gebruik hoeven maken. Dit betreft onder meer:

- vertraagde lijnvluchten die volgens dienstregeling voor 23.00 uur landen, maar door vertraging na dit tijdstip arriveren;
- zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam, zoals zakenvluchten die vanaf Schiphol zijn vertrokken maar daar na 23.00 uur niet kunnen terugkeren vanwege de daar geldende regelgeving;
- positievluchten met het oog op stationering en onderhoud;
- regeringsvluchten, en;
- vluchten t.b.v. (inter) nationale evenementen.

Het terug- c.q. uitplaatsen van zakenvluchten die niet voor de regio Rotterdam – Den Haag bestemd zijn is momenteel onmogelijk, omdat geen enkele andere luchthaven nachtcapaciteit heeft voor zakenvluchten. Een verbod op dergelijke vluchten op RTHA is bovendien juridisch niet haalbaar en/of uitvoerbaar gebleken.

Een positievlucht is een vlucht zonder lading/passagiers naar een bepaalde luchthaven om vervolgens van daar uit de dienst te starten. Deze vluchten vinden plaats in de randen van de nacht (tussen 06.00 en 07.00 uur en tussen 23.00 en 24.00 uur). Een oorzaak van positievluchten is onder meer het feit dat de stationering en het onderhoud van het regeringstoestel (de PH-KBX) niet plaatsvindt op de luchthaven van vertrek en/of landing van een dienst. Onderzocht is of het laten plaatsvinden van onderhoud op Rotterdam The Hague Airport tot minder hinder zou leiden; dit blijkt geen effect te hebben. Momenteel wordt voor de regeringsvluchten al gebruik gemaakt van de stilste toestellen. Het ministerie van IenM heeft de andere departementen opgeroepen om het aantal nachtvluchten zoveel mogelijk te beperken.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: de inspectie)⁴ heeft tot taak om te controleren of de uitgevoerde nachtvluchten voldoen aan de criteria uit het aanwijzingsbesluit en de totale geluidsbelasting (Ke en bkl) binnen de vigerende geluidszones blijft. De inspectie ontvangt hiervoor rapportages van RTHA. Tot deze rapportages behoren ook maandelijks rapportages van RTHA over de door RTHA geregistreerde nachtvluchten. In deze maandrapportages geeft RTHA de achterliggende redenen van de nachtvluchten aan. Een enkele keer betreft het een nachtvlucht die niet aan de criteria uit het aanwijzingsbesluit voldoet, maar vanwege bijzondere omstandigheden toch op RTHA is toegelaten. In dat geval wordt het waarom van deze nachtvlucht door RTHA apart toegelicht, met het verzoek aan de inspectie om, gezien de bijzondere omstandigheden, geen verdere actie te ondernemen. Vervolgens neemt de inspectie hierover een besluit. De inspectie verifieert de rapportages van RTHA en neemt haar bevindingen op in de handavingsrapportages die elk kwartaal naar RTHA en de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam (CMLR, ook wel de Commissie 28 genoemd) worden gestuurd.

⁴ Per 1 januari 2012 is de Inspectie Verkeer en Waterstaat samengevoegd met de VROM-inspectie en verder gaan onder de naam Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT) in dit rapport wordt hier en daar de oude benaming nog gebruikt.

Het aantal vluchten, waaronder nachtvluchten en uitwijkers, publiceert RTHA ook op de website van de luchthaven.

Generieke maatregel: snel handelen op basis van reguliere monitoring aantal nachtvluchten

De in de Commissie van Heijningen betrokken partijen constateren dat zowel de rapportage- als overlegfrequentie te laag is om bij een eventuele toename van het aantal nachtvluchten snel (bestuurlijk) te kunnen handelen. Bovendien ontbreekt er een politiek-bestuurlijk overleg om een signaalfunctie richting het bevoegd gezag te kunnen geven. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van deze constatering per brief (d.d. 24 april 2009) toegezegd het nachtelijke gebruik van RTHA blijvend te monitoren, om tijdig maatregelen te kunnen nemen en ongewenste ontwikkelingen bij te sturen. Het Aanwijzingsbesluit voor RTHA gaat voor de 35 Ke-contour uit van 849 nachtvluchten per jaar.

De monitor zal – zo staat in de brief – maandelijks worden uitgevoerd en worden afgezet tegen een maandelijkse prognose op basis van het genoemde jaartotaal. Verder vermeldt de brief dat indien bij de realisatie van het aanwijzingsbesluit het aantal nachtbewegingen drie maanden achtereen boven de prognose ligt, er een bestuurlijk overleg zal worden georganiseerd om aanvullende maatregelen in overleg met de betrokken bestuurders en de exploitant vast te stellen in de zin van verscherpte afspraken en geïntensiveerde acties in lijn met de maatregelen zoals genoemd in het advies.

Ten behoeve van de verdere invulling van bovenstaande afspraken, stellen de betrokken partijen ten behoeve van pijler 1 het volgende voor:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (directie Luchtvaart) bespreekt met de inspectie of het mogelijk is de rapportages over het aantal nachtvluchten van RTHA maandelijks te verspreiden, en de rapportages zowel aan de CMLR (straks de CRO) als de BRR toe te sturen. Onderdeel van die bespreking zal ook zijn de verspreiding van de maandelijkse prognose op basis van jaartotaal van 849 nachtelijke vliegtuigbewegingen aan de CMLR en de BRR besproken.
- Indien dit niet mogelijk of wenselijk blijkt, zal worden bezien of op een andere manier maandelijks informatie over het aantal vluchten aan de BRR te leveren is (via RTHA).

De betrokken overheden (de Provincie Zuid-Holland en gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam) geven via de BRR invulling aan een geïntensiveerd bestuurlijk overleg. Indien nodig zal vanuit dit overleg een politiek-bestuurlijk signaal aan het bevoegd gezag kunnen worden gegeven bij constatering van een negatieve trend in het aantal nachtvluchten en zal met het bevoegd gezag in overleg worden getreden. Ook vindt in dit overleg een eventuele standpuntbepaling plaats.

Specifieke maatregelen verminderen (nachtelijke) vliegtuigbewegingen

Naast bovenstaande afspraken is tevens naar andere mogelijkheden gekeken om het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht op RTHA te verminderen. Zo wordt geadviseerd om in de m.e.r. voor het nieuwe Luchthavenbesluit te onderzoeken wat de effecten zijn van het opnemen van een L-night contour en/of het vastleggen van het maximale aantal nachtvluchten.

De Commissie van Heijningen heeft eerder aangegeven de afspraken met het ministerie van IenM over het beperken van het aantal nachtvluchten graag vast te willen leggen in een convenant. Dit mede vanwege het feit dat er weinig sturingsmogelijkheden voorhanden zijn om het aantal nachtvluchten te beperken. Ook de minister heeft aangegeven een dergelijk afsprakenkader – waarin tevens afspraken staan over monitoring, periodieke rapportages en mogelijke verbeteracties – van belang te vinden. Inmiddels zijn de partijen van mening dat deze afspraken met de vaststelling van dit uitvoeringsplan afdoende zijn belegd; een convenant zal daarom niet langer nodig zijn.

Het verhogen van de toeslagen voor nachtvluchten is een oplossingsrichting, die al uitgevoerd wordt.

Hierna volgt een nadere uitwerking van de specifieke oplossingsrichtingen van pijler 1 (de nummers 1 t/m 5 uit het vervolgadvis van de Commissie van Heijningen).

Pijler 1: Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht:

<i>Oplossingsrichting</i>	<i>Verantwoordelijk voor de uitvoering</i>	<i>Voorgestelde maatregel(en)</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>
1. Terugdringen vertraging lijnvluchten	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam, PZH en RTHA	Indien uit de rapportages over het aantal nachtvluchten blijkt dat er sprake is van een toename van het aantal vertraagde lijnvluchten, verzoeken Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH de luchthavenexploitant (RTHA) om (samen met de slotcoördinator) er bij de luchtvaartmaatschappijen op aan te dringen de stiptheid te vergroten dan wel andere maatregelen te treffen. Eerder leidden dergelijke verzoeken tot het schrappen van een vaak vertraagde lijnvlucht.	Rapportage: continue Overleg BRR: indien nodig (min. 2x per jaar)	Geen
2. Beperken uitwijkende zakenvluchten	Ministerie van lenM	Het ministerie van lenM overlegt met Schiphol en de slotcoördinator over of er mogelijkheden zijn om de slotregeling voor zakenvluchten op Schiphol te herzien, zodat het landen na 23.00 uur op Schiphol mogelijk wordt voor zakenvluchten die ook vertrokken zijn van Schiphol. Het ministerie informeert de BRR over de resultaten.	1 ^e helft 2012	Geen
3. Verminderen positievluchten (wijziging stationering/onderhoud)	Ministerie van lenM en RTHA	RTHA onderzoekt in de m.e.r. voor het nieuwe luchthavenbesluit 2014 het effect: - van verplaatsing van positievluchten naar ander tijdstip 's nachts. - van een versoepeling van het nachtrecht voor vertraagde vluchten, om vroege positievluchten te voorkomen, en van diverse soorten toestellen op diverse tijdstippen in (randen van) de nacht. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken het ministerie van lenM toe te zien op het nakomen van de afspraken.	Start m.e.r.: 2012 Resultaten gereed: vóór 1 november 2014	Kosten m.e.r.: RTHA
4. Beperken nachtgebruik (mogelijkheden onderzoeken)	Ministerie van lenM en RTHA	RTHA onderzoekt in de m.e.r. voor het nieuwe luchthavenbesluit 2014 het effect: - van het opnemen van een L-nightcontour binnen de etmaalcontour - van het vastleggen van het aantal nachtvluchten, opnemen maximum Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken het ministerie van lenM toe te zien op het nakomen van de afspraken, en eventuele afspraken naar aanleiding van deze resultaten in het nieuwe luchthavenbesluit te verwerken.	Start m.e.r.: 2012 Resultaten gereed: vóór 1 november 2014	Kosten m.e.r.: RTHA
5. Verhogen toeslagen 23.00-07.00 uur	RTHA	RTHA heeft de nachttarieven met een factor 2-3 verhoogd. Ook het minimumtarief is verhoogd, gericht op kleinere, meer prijsgevoelige en geluidproducerende vliegtuigen. RTHA zal jaarlijks aan de BRR rapporteren over de hoogte van de nachtelijke tarieven, het voornemen om deze tarieven te wijzigen en (voor zover mogelijk) de effecten van het wijzigen van de tarieven.	Continue (jaarlijks)	Geen

Pijler 2: Verminderen geluidshinder

De tweede pijler uit het vervolgadvis van de Commissie van Heijningen richt zich op het verminderen van de geluidshinder. Hiertoe behoren verschillende mogelijkheden om de door omwonenden ervaren geluidshinder als gevolg van de luchthaven RTHA te verminderen. Vooral bewoners van de woonkernen in de nabijheid van de vertrekroutes ondervinden geluidshinder.

Twee oplossingsrichtingen, beide gericht op het verminderen van het grondgeluid van vliegtuigen tijdens taxiën, starts of landingen, zijn bij nadere uitwerking in het vervolgadvis niet uitvoerbaar en/of haalbaar gebleken (de nummers 9 en 10 uit deze pijler). Een korte toelichting volgt hierna, verder worden deze twee oplossingsrichtingen niet meer in beschouwing genomen. Een andere oplossing voor het verminderen van grondgeluid betreft de realisatie van een geluidswal, deze maakt nog wel onderdeel uit van dit voorstel.

9. Verminderen reverse thrust

Direct na de landing is het van belang dat de snelheid van een vliegtuig snel afneemt. Dit kan deels gebeuren met behulp van de remmen. Een andere optie is het omkeren van de propellers of het gebruik van straalomkeerders bij straalvliegtuigen. Deze laatste optie wordt 'reverse thrust' genoemd. Bij het gebruik hiervan wordt meestal gas bijgegeven. Als er geen gas wordt bijgegeven spreekt men over 'idle reverse thrust'. Hierbij produceert de motor niet of nauwelijks extra geluid ten opzichte van stationair draaien. Op Schiphol is idle reverse thrust alleen toegestaan op de langere (meer dan 3.000m) landingsbanen. Bezien zijn de mogelijkheden om het gebruik van reverse thrust in de nacht op RTHA te beperken of verbieden. Reverse thrust is alleen toegestaan wanneer de veiligheid in het geding komt. Op de kortere landingsbanen (zoals Schiphol-Oostbaan) is reverse thrust dan ook toegestaan. De baan op RTHA is vergelijkbaar met de Schiphol-Oostbaan. Vanuit veiligheidsoverwegingen is een volledig verbod op reverse thrust daarom niet wenselijk en haalbaar.

10. Taxiën met minder motoren

Een andere oplossingsrichting die nader is onderzocht betreft het verminderen van het grondgeluid (en de uitstoot van verbrandingsgassen) van taxiënde vliegtuigen door motoren af te schakelen. Conclusie van dit onderzoek is dat het uitzetten van motoren direct na de landing of het taxiën naar de start met minder motoren geen effect zal sorteren en/of niet haalbaar is. Bij het vertrek van een vliegtuig is het noodzakelijk dat wordt gecontroleerd of er geen bijzonderheden zijn bij het opstarten van de motoren. Een dergelijke controle kan niet plaatsvinden wanneer niet alle motoren zijn opgestart. Daarnaast is onderzocht wat het effect en de haalbaarheid is van het afschakelen van (een) motor(en) na de landing. Voor een tweemotorig vliegtuig betekent dit dat slechts aan één zijde stuwkracht aanwezig is. Dit leidt ertoe dat de inwerking zijnde motor veel kracht moet uitstoten, wat tot extra geluid en uitstoot kan leiden. Het uitschakelen van een motor bij drie- of meermotorige vliegtuigen is wel mogelijk. De meeste van dit soort vliegtuigen gaan na de landing echter al terug naar het gebruik van twee motoren om brandstof te besparen en slijtage te beperken. Op basis hiervan is geconstateerd dat deze oplossingsrichting niet haalbaar is.

Tot deze pijler behoren naast de oplossingsrichtingen die zich richten op de mogelijkheden voor het terugdringen van het grondgeluid van de vliegtuigen ook oplossingsrichtingen die gericht zijn op microklimaat aanpak – het terugdringen van geluidshinder met relatief kleine routewijzigingen, waarvoor geen wijziging van de aanwijzing/luchthavenbesluit nodig is – en het aanpassen van vliegprocedures en het discrimineren naar het geluidsniveau van de vliegtuigen. De Cie van Heijningen schat in dat er mogelijkheden zijn om geluidshinder terug te dringen door relatief kleine routewijzigingen zodat woonbebouwing zoveel mogelijk wordt ontzien.

Pijler 2: Verminderen geluidshinder				
<i>Oplossingsrichting</i>	<i>Verantwoordelijk voor de uitvoering</i>	<i>Voorgestelde maatregel(en)</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>
6. Microklimaat	Ministerie van IenM, LVNL, gemeenten Lansingerland en Schiedam en RTHA	Het ministerie van IenM verzoekt een onderzoeksbureau een quick scan uit te voeren naar de haalbaarheid van een microklimaataanpak bij RTHA (wat is waar kansrijk). Het is wenselijk dat de haalbaarheid in kaart wordt gebracht van onder meer een microklimaataanpak op de aanpassing van de aanvliegeroute boven Lansingerland, de vertrekroute van baan 24 bij Sveaparken en landingen op baan 24 bij Lansingerland. Het is afhankelijk van de resultaten van de quick scan of er vervolgens een microklimaatonderzoek worden uitgevoerd. Los van het bovenstaande bespreken Lansingerland, Schiedam, RTHA en luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheden voor het aanpassen van vliegprocedures met als doel de hinder te minimaliseren (door het zoveel mogelijk vermijden van de woonbebouwing).	2012	Nader te bepalen.
7. Aanpassen vliegprocedure	Ministerie van IenM, RTHA	RTHA onderzoekt de mogelijkheden voor het inzetten van nieuwe technieken en/of. navigatieprocedures (o.a. RNAV en RNP) ten behoeve van stillere routes. Het ministerie van IenM houdt waar mogelijk in de Luchtruimvisie rekening met de mogelijkheid om CDA's te vliegen op RTHA. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH hebben aan het ministerie van IenM gevraagd (per brief d.d. 20 april 2011) er rekening mee te houden dat ontwikkelingen op Schiphol geen negatief effect hebben op de mogelijkheid tot het inzetten van stillere procedures op RTHA. De aanbevelingen in deze brief, onder ander ten aanzien van CDA's vliegen op RTHA worden waar mogelijk meegenomen in de Luchtruimvisie.	2012	Geen
8. Beperken grondgeluid	RTHA, gemeente Rotterdam	RTHA vraagt de TU Delft om een afstudeeronderzoek uit te voeren naar de beste manier voor het aanbrengen van een geluidswal. Kosteneffectiviteit speelt hierbij eveneens een rol. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal een onderzoeksbureau dit onderzoek uitvoeren. De gemeente Rotterdam stelt de benodigde grond voor de geluidswal ter beschikking.	2012	Realisatie geluidswal: RTHA (afh. van de locatie)
11. Discrimineren naar geluidsniveau (van het vliegtuig)	RTHA, CMLR (of diens rechtsopvolger)	RTHA monitort jaarlijks de mogelijkheden om stillere toestellen in te zetten aan de hand van technische- en marktontwikkelingen, en onderzoekt eens in de twee jaar de mogelijkheden op basis van gesprekken met luchtvaartmaatschappijen. RTHA meldt de CMLR (of diens rechtsopvolger) de gespreksuitkomsten. De CMLR (of diens rechtsopvolger) neemt bovenstaande acties elke twee jaar in het werkplan op.	Continue	Geen, gedekt binnen bestaande budgetten

Pijler 3: Verbeteren meet-/monitoringsystematiek

De derde pijler betreft oplossingsrichtingen die de mogelijkheden onderzoeken van een nieuwe meet- en rekensystematiek en een betere monitoring, om daarmee betere informatie te leveren aan omwonenden over de ervaren geluidshinder.

De huidige geluidsbelasting rondom Rotterdam The Hague Airport wordt berekend en niet gemeten. Het huidige rekenvoorschrift is ongeschikt om te werken met gemeten geluid. Voor (geluidgehinderde) omwonenden en andere belanghebbenden is de methodiek nauwelijks begrijpelijk of inzichtelijk. Er wordt gebruik gemaakt van jaargemiddelde geluidsbelasting en dat sluit niet aan bij de hinder die de omwonenden ervaren. Zij ervaren in het bijzonder de piekbelasting. Dit is het hoogst gemeten geluid van een overkomend vliegtuig. Mede hierdoor is er een natuurlijk wantrouwen tegen de geluidsberekeningen. Omwonenden ervaren de communicatie over en met RTHA bovendien als onvoldoende. Dit blijkt o.a. uit het CMLR onderzoek 'Rotterdam Airport, Een nieuwe Belevenis' (2008). Informatie, communicatie, invloed en medezeggenschap kunnen de hinderbeleving – ook bij gelijke geluidsbelasting – flink beïnvloeden.

Momenteel werkt het ministerie van IenM aan het omzettingsbesluit voor de huidige aanwijzing. Daarin zullen de handhavingspunten voor RTHA worden benoemd. Er zijn minimaal twee punten voorzien, op de koppen van de baan. Onderzocht dient te worden waar en hoeveel extra handhavingspunten nabij woonbebouwing nodig zijn, één en ander in overleg met betrokken partijen.

Voorgesteld wordt om meer meetinstrumenten te plaatsen die het geluid van overkomende vliegtuigen kunnen meten, en om de gegevens online te registreren en te rapporteren. Daarnaast is geadviseerd om de communicatie met omwonenden en belanghebbenden te verbeteren.

In het stakeholdersonderzoek dat de CMLR recentelijk (2011) heeft uitgevoerd is onderzocht wie welke informatie over de luchthaven nodig heeft en hoe dat het beste gepresenteerd kan worden. Zie hiervoor ook maatregel 16.

In het nieuwe geluidmeetsysteem voor RTHA (fase 2 RANOMOS) – dat in eigendom is van de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en RTHA en vanaf februari 2012 operationeel zal zijn – is rekening gehouden met de mogelijkheid van een extra communicatiemodule. Op die manier kan RANOMOS worden ingezet voor de communicatie richting omwonenden. Er is tevens een mobiele meetpost voorzien.

Pijler 3: Verbeteren meet- en monitoringsystematiek

<i>Oplossingsrichting</i>	<i>Verantwoordelijk voor de uitvoering</i>	<i>Voorgestelde maatregel(en)</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>
12. Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting	Ministerie van lenM Ministerie van lenM CMLR/CRO	De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland verzoeken het ministerie van lenM een nieuwe rekenmethode te introduceren die beter uit te leggen is aan omwonenden. Indien een nieuw rekenmethode niet mogelijk is wordt verzocht om het draagvlak voor de huidige handhavingssystematiek te verbeteren dan wel het systematiek zo aan te passen dat het beter uitlegbaar is aan omwonenden. Extra meetpunten kunnen draagvlak verbeteren zie ook oplossingsrichting 13. De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland verzoeken het ministerie van lenM tevens om betrokken te worden bij de vaststelling van de eventuele extra handhavingpunten nabij woonbebouwing met betrekking tot het omzettingsbesluit voor de huidige aanwijzing. De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland zullen aan de CMLR/CRO vragen waar er behoefte is aan een tijdelijke plaatsing van de mobiele meetpost, waarna plaatsing en monitoring door DCMR kan plaatsvinden.	2012	Vooralsnog geen, gedekt binnen bestaande budgetten
13. Monitoren geluidsbelasting en communicatie daarover	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam, PZH, RTHA, Min lenM, CMLR/CRO	De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid- onderzoeken – (on) afhankelijk van de handhavingpunten die bij het omzettingsbesluit in samenspraak worden vastgesteld – of er behoefte is aan meer meetpunten bij RTHA. De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland vragen de CMLR/CRO om in samenwerking met de stuurgroep van RANOMOS de mogelijkheden te bezien om RANOMOS optimaal in te zetten voor de communicatie van omwonenden. De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland werken in overleg met RTHA en Min lenM een verdelingsvoorstel uit voor de kosten die zijn gemoeid met de extra communicatiemodule RANOMOS.	2012	Kosten extra communicatie-module in RANOMOS: nader uit te werken.

Pijler 4: Flankerend beleid

De vierde pijler, tot slot, beziet de mogelijkheden van flankerend beleid om de ervaren geluidhinder te minimaliseren. Flankerend beleid kan zich richten op het terugdringen van geluidshinder van andere geluidsbronnen dan de luchtvaart of op een verbeterde (bestuurlijke) communicatie.

Het terugdringen van geluidshinder van andere geluidsbronnen

Door de huidige en toekomstige ontwikkeling van diverse kantoren- en bedrijvenlocaties op en rond RTHA zal het aantal arbeidsplaatsen stijgen en daarmee het (auto)verkeer toenemen. Voorbeelden op de korte termijn zijn de ontwikkeling van Oudeland, Hoog Zestienhoven en RTHA Businesspark. Deze ontwikkelingen vragen om een sterke verbetering van de bereikbaarheid van het gebied. De aanleg van de A13/A16 en de verdubbeling van de Doenkade richten zich weliswaar op deze verbetering, maar zijn tevens hard nodig om de bestaande verkeers- en leefbaarheidsproblemen in de noordrand van de regio Rotterdam tegen te gaan. Derhalve dient de gemeente Rotterdam in het kader van het bestemmingsplan (de opzet van) een verkeerscirculatieplan mee te nemen.

Bepaalde woonwijken in de gemeenten Schiedam en Lansingerland ondervinden hinder van meerdere bronnen dan alleen de luchtvaart (cumulatie van met name geluid, maar ook andere emissies). De Commissie van Heijningen constateert dat het terugdringen van die andere bronnen positief kan bijdragen aan het verminderen van de totale gecumuleerde hinder die wordt ondervonden. Een voorbeeld van dergelijk flankerend beleid is het plaatsen van geluidsschermen bij (spoor)wegen. Er zijn diverse trajecten denkbaar om dit te realiseren, hetzij via bestaande subsidieregelingen, hetzij via lopende MIRT-trajecten. Om de effectiviteit van de maatregelen vast te stellen is inzicht in de huidige akoestische situatie nodig.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in reactie per brief (d.d. 24 april 2009) aangegeven: "In het bestuurlijk overleg heb ik aangegeven om bij het optreden van cumulatie van geluidseffecten ruimhartig te willen omgaan met geluidwerende voorzieningen om deze effecten te mitigeren voor de regio. De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. Ik zal rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Hierbij zal ik ook rekening houden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Daarbij zal ik onder meer opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt op hun effect bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomend geval separate afspraken moeten worden gemaakt."

OV-ontsluiting

Om een structurele oplossing voor de bereikbaarheid te bewerkstelligen zal het OV een groter aandeel in de totale bereikbaarheid moeten krijgen. Minder autoverkeer kan bovendien leiden tot een verminderde druk op het milieu (CO₂, geluid en fijnstof). Met het ombouwen van de Hofpleinlijn tot RandstadRail en een koppeling aan het Rotterdamse metronet met een nieuw station Meijersplein, is inmiddels een rechtstreekse OV-verbinding tussen Rotterdam en Den Haag ontstaan. Daarnaast rijdt er sinds 12 december 2010 een shuttlebus tussen het Meijersplein en de terminal van RTHA.

Verbeterde (bestuurlijke) communicatie door de bij de ontwikkeling van RTHA betrokken partijen

Een andere invulling van flankerend beleid kan zijn om de (bestuurlijke) communicatie over de ontwikkeling van RTHA door de betrokken partijen te verbeteren. In een door de provincie Zuid-Holland georganiseerde workshop (medio 2008) is onderzocht of een gezamenlijke communicatie met de betrokkenen rondom Rotterdam The Hague Airport mogelijk zou zijn. Geconcludeerd is dat dit niet mogelijk is omdat iedere betrokkenen rondom de luchthaven een eigen belang heeft. Het ministerie van IenM en RTHA hebben ieder een eigen rol (bevoegd gezag en eigenaar) in de communicatie over (de ontwikkeling van) de luchthaven. De gemeenten Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en de Provincie Zuid-Holland hebben weer een andere rol wat andere communicatie met zich meebrengt richting omwonenden. Wel is geconstateerd dat over feitelijkheden/ definiëring van begrippen rond de luchthaven een gezamenlijke informatie/ communicatie mogelijk is en dat deze verbetering behoeft.

In een door de Commissie van Heijningen (april 2011) georganiseerde workshop is geconstateerd dat met name RTHA als de CMLR verschillende media inzetten en activiteiten ontwikkelen om de omgeving te informeren maar onbekend is of deze informatie goed aansluit bij de diverse stakeholders.

Pijler 4. Flankerend beleid

<i>Oplossingsrichting</i>	<i>Verantwoordelijk voor de uitvoering</i>	<i>Voorgestelde maatregel(en)</i>	<i>Planning</i>	<i>Kosten</i>
14. Hinderbeperkende maatregelen	ministerie van IenM, gemeente Rotterdam en Schiphol Group.	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken het ministerie van IenM om de toezeggingen over geluidscumulatie (de brief van 24 april 2009) in het kader van de uitwerking van het OTB voor de A13/A16 mee te nemen. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken het ministerie van IenM om bij een eventuele spoorverdubbeling van de Oude Lijn afspraken te maken over de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting op gevels. De gemeente Rotterdam neemt in het kader van het bestemmingsplan (de opzet van) een verkeerscirculatieplan mee (procedure start 2012).	2012	(Bovenwettelijke) geluidwerende maatregelen: nader te bepalen. (Opzet van een) verkeerscirculatieplan: gemeente Rotterdam en Schiphol Group.
15. OV-ontsluiting	Stadregio, Rotterdam, RTHA (Schiphol Group)	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken RTHA om in de m.e.r. voor het nieuwe Luchthavenbesluit de mogelijkheden te onderzoeken om de bereikbaarheid per OV van RTHA te verbeteren, bijv. door een aftakking van Randstadrail. Dit rekening houdend met verschillende ontwikkelingsscenario's van RTHA. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH verzoeken het ministerie van IenM toe te zien op het nakomen van eventuele afspraken (in notitie Reikwijdte en Detailniveau), en deze waar mogelijk in het nieuwe Luchthavenbesluit te verwerken.	Start m.e.r. : 2012 Resultaten gereed: vóór 1 november 2014	Kosten m.e.r.: RTHA Kosten eventuele OV-maatregelen: nader te bepalen.
16. Communicatie	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam, PZH, CMLR (of diens rechtsopvolger), ministerie van IenM, RTHA en (beheersorganisatie) DCMR	Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH stellen in samenwerking met IenM, CMLR en RTHA een (aanvulling op de) gezamenlijke communicatiestrategie vast, gebaseerd op de door de CMLR uitgevoerde stakeholdersanalyse (d.d. 9 december 2011) en een nader op te stellen communicatieplan. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH dragen er zorg voor dat er in samenwerking met IenM, CMLR en RTHA een gezamenlijke definitie van begrippen over de luchthaven plaatsvindt, met als doel een eenduidige communicatie.	2012	Kosten communicatie: nader te bepalen Kosten afstemming: geen

		<p>Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH maken afspraken over de procedure rond de bestuurlijke communicatie (zoals het delen van wat er speelt en het afstemmen van communicatiemomenten).</p> <p>Het ministerie van IenM, RTHA, de CMLR en DCMR (meldkamer voor klachten en beheersorganisatie RAMONOS) stemmen af wie, wanneer over welke gegevens wordt gecommuniceerd. Lansingerland, Rotterdam, Schiedam en PZH worden hierover geconsulteerd en geïnformeerd.</p>		
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

Bijlage 1

Reacties op wijzigingsbesluit en Standpunt bevoegd gezag op adviezen Commissie van Heijningen

Herziening voorontwerp wijzigingsbesluit

Op grond van het gevoerde bestuurlijk overleg en het advies van gedeputeerde Van Heijningen, krijgt de exploitant van RTHA het verzoek om het MER uit 2006 deels te herzien en aan de onderzochte alternatieven de zogeheten variant 4c toe te voegen. Een variant waarbij de Ke-geluidszone geactualiseerd en verruimd wordt, deels als gevolg van extra overheidsvluchten, zonder toename van het aantal nachtbewegingen.⁵ De minister ontvangt het herziene Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport in november 2008. Enkele maanden later, in februari 2009, legt het ministerie het herziene ontwerp voor het wijzigingsbesluit aan de regio voor en vindt er opnieuw bestuurlijk overleg plaats. De bestuurlijke overlegpartners geven schriftelijk hun reactie, op basis van besprekingen in staten en raden:

- De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam reageren instemmend op de keuze van de nieuwe voorkeursvariant van het rijk, met inachtneming van alle gedurende het bestuurlijke proces gemaakte afspraken over monitoring, hinderbeperkende maatregelen, communicatie en structurele bestuurlijke afstemming.
- De gemeente Lansingerland reageert eveneens instemmend op het voorliggende voorontwerp, onder de voorwaarde dat enkele additionele randvoorwaarden worden ingevuld. Hierover dient de gemeente tevens een zienswijze in. Het Rijk geeft aan deze randvoorwaarden waar mogelijk te betrekken bij de verdere uitwerking van de adviezen van de Commissie van Heijningen.
- De gemeente Schiedam reageert afwijzend op elke aanpassing van de vigerende aanwijzing uit 2004, hoewel het traject waarmee het wijzigingsbesluit tot stand is gekomen als positief wordt ervaren. De communicatie tussen de partners is verbeterd en er is meer begrip voor ieders standpunten.

Vaststelling en publicatie wijziging aanwijzingsbesluit

Op 5 oktober 2010 stellen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM de wijziging van het aanwijzingsbesluit officieel vast. Deze wordt medio 2011 (op 6 juli) na de standaard beroepsprocedure bij de Bestuursafdeling van de Raad van State onherroepelijk vastgesteld.

Standpunt bevoegd gezag

In paragraaf 3.4.3 en 3.4.4 van het 'Wijzigingsbesluit van de aanwijzing Rotterdam The Hague Airport in het kader van de Luchtvaartwet, Aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport in het kader van de Wet ruimtelijke ordening' d.d. 22 september 2010, gaat het bevoegd gezag in op de Commissie van Heijningen en de oplossingsrichtingen die door deze commissie naar voren zijn gebracht voor de hinderbeperking, deels in het bijzonder voor de nacht, van RTHA. De tekst van paragraaf 3.4.3 en 3.4.4 is hierna integraal opgenomen in deze bijlage, zodat het standpunt van het bevoegd gezag ten aanzien van de door de commissie geformuleerde oplossingsrichtingen gemakkelijk is terug te vinden.

“3.4.3 Commissie Van Heijningen en oplossingsrichtingen

In onderstaande schematische weergave staan de oplossingsrichtingen uit het advies opgesomd. Deze mogelijke oplossingsrichtingen zijn bovenal gericht op hinderbeperking, deels in het bijzonder voor de nacht. Voor de complete tekst van het advies en de toelichting bij de oplossingsrichtingen wordt u verwezen naar het rapport “Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport”.

⁵ Hierover is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd (d.d. 20 maart 2008, kenmerk VenW/DGTL-2008/415).

<i>Oplossingsrichtingen in Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure RA</i>	<i>Vervolgactie voorgesteld in advies</i>	<i>Opgenomen in het MMA</i>
Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht		
1 Terugdringen vertragingen lijnvluchten	X	X
2 Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam Airport	X	
3 Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud		
4 Mogelijkheden beperking nachtgebruik	X	
5 Verhogen toeslagen periode 23.00-07.00u	X	X
Verminderen geluidsbelasting		
6 Microklimaat	X	
7 Aanpassen vliegprocedures	op lange termijn	
8 Beperken grondgeluid	X	X
9 Verminderen Reverse Thrust		
10 Taxiën met minder motoren		
11 Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig	X	
Verbeteren meet/monitoringssystematiek		
12 Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting	X	
13 Monitoring geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving	X	
Flankerend beleid		
14 Flankerend beleid – hinderbeperkende maatregelen	X	
15 Flankerend beleid – OV-ontsluiting	X	X
16 Flankerend beleid – communicatie	X	

<i>Wel in MMA, niet in Vervolg advies</i>	<i>Opgenomen in het MMA</i>
Uitfaseren van sterk vervuilende vliegtuigen	X
Aanplanten van bomen	X

Voor een volledig inzicht zijn onderin in het overzicht ook twee van de vijf maatregelen opgenomen die door de exploitant in het MMA zijn onderzocht, maar niet in het advies van de Commissie Van Heijningen. De exploitant heeft aangegeven aan beiden te realiseren.

Hieronder volgt puntsgewijs - in de vier sporen die het advies hanteert - een korte reactie per aangedragen oplossingsrichting.

- **Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht**

1. Het terugdringen van vertraagde lijnvluchten is hierboven reeds benoemd. Stappen zijn al gezet. Het is zaak de ontwikkeling nauwgezet te monitoren en de slotcoördinator hierbij te betrekken. De Minister zal verzoeken aan Rotterdam Airport om samen met de slotcoördinator dit nauwkeurig te blijven volgen en waar nodig bij te sturen. Indien zij aangeven dat dit onvoldoende effect heeft kunnen zij de Minister verzoeken om aanvullende maatregelen te overwegen.

2. Het aspect van de zakenvluchten met bestemming Schiphol zal in de monitoring worden betrokken en de mogelijkheden over afspraken zullen nader worden bezien in het licht van de juridisch mogelijkheden en de bestaande afspraken in de Schipholconvenanten.

3. Ten aanzien van het verminderen van positievluchten in de randen van de nacht wordt in het advies geconcludeerd dat het stationeren van vliegtuigen op Rotterdam The Hague Airport per saldo geen voordeel op het gebied van hinderbeperking zal opleveren. Mocht op basis van een door de CMLR aan de DCMR te verzoeken onderzoek naar de effecten van type vliegtuigen en tijdstip van positievluchten op de slaapverstoring,

blijken dat daarop gebaseerde maatregelen effectief zouden kunnen bijdragen aan de hinderbeperking, dan zullen de mogelijkheden van die maatregelen verder worden gezien.

4. Wat betreft reguleringsmogelijkheden om het nachtelijk gebruik van de luchthaven te beperken kiest de Minister voor een strak afsprakenkader (convenant). Een dergelijk kader kan tevens afspraken bevatten over monitoring, periodieke rapportages en mogelijke verbeteracties.

Bij de uitvoering van het aanwijzingsbesluit zal de Minister een afsprakenkader hanteren om de omgeving voldoende zekerheid te bieden dat er inzicht en toezicht is op het aantal nachtvluchten. De invoerset ten behoeve van het MER-alternatief dat de basis vormt voor het besluit (alternatief 4c, met 849 nachtbewegingen) is het uitgangspunt.

Uitgaande van dit aantal zal het nachtelijk gebruik – in aansluiting op het vigerende aanwijzingsbesluit en het daarop gebaseerde handhavingsvoorschrift – blijvend worden gemonitord teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk ongewenste ontwikkelingen hierin bij te sturen. Deze monitor zal onder regie van het Ministerie worden uitgevoerd, waarbij aan de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam - of de opvolger daarvan - zal worden gerapporteerd. De monitor zal maandelijks worden uitgevoerd en worden afgezet tegen een maandelijks prognose op basis van het genoemde jaartotaal.

5. Het verhogen van de toeslagen op de tarieven van Rotterdam The Hague Airport in de nachtelijke periode wordt reeds door de exploitant gefaseerd over de komende drie jaren uitgevoerd. Daarmee wordt deze maatregel uit het advies uitgevoerd.

- **Verminderen geluidsbelasting**

6. Ten aanzien van microklimaataanpak van aankomst- en vertrekroutes wordt in het advies geconcludeerd dat de mogelijkheden hiervan beperkt zijn om bebouwde gebieden te ontzien en nader microklimaatonderzoek nodig is. De Minister zal aan een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) het verzoek doen inzicht te verschaffen met betrekking tot de haalbaarheid van microklimaataanpak rondom Rotterdam The Hague Airport.

7. Ook is meer inzicht nodig in de mogelijkheden van het hanteren van een Continuous Descent Approach (CDA) op Rotterdam The Hague Airport, mede ook in relatie tot de optimalisering van het luchtruim Schiphol. De Minister zal aan een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) het verzoek doen om op deze punten nadere inzichten te verschaffen.

8. De effectiviteit van maatregelen om grondgeluid te beperken moet nog worden onderzocht. De Minister onderschrijft het voorstel om Rotterdam The Hague Airport de optimale oplossingsrichting hiervoor te laten onderzoeken en de effectiviteit te toetsen. De Minister zal de exploitant van de luchthaven verzoeken om aan de CMLR over de mogelijkheden en de haalbaarheid te rapporteren zodra deze informatie beschikbaar is.

9/10. Het beperken of verbieden van de reverse-thrust door vliegtuigen bij de landing en het taxiën van vliegtuigen met minder motoren blijkt op basis van onderzoek niet haalbaar. Het is goed dat deze zijn verkend, maar ze zullen in lijn met het advies niet verder worden beschouwd.

11. Het onderscheid maken naar geluidsniveau van vliegtuigen maakt inmiddels reeds deel uit van het tarief- en acquisitiebeleid van de exploitant en is daarmee een waardevolle bijdrage aan het pakket van afspraken in het kader van het ontwerp aanwijzingsbesluit.

- **Verbeteren meet- en monitoringsystematiek**

12. In het advies wordt geconstateerd dat de huidige handhaving is gebaseerd op methodieken zoals die eerder voor Schiphol zijn ontwikkeld, en derhalve zijn toegesneden voor luchthavens met meerdere start- en landingsbanen. Opgemerkt dient te worden dat op 1 november 2009 een nieuw wettelijk kader in werking is getreden voor alle luchthavens (behalve Schiphol). Het bijbehorende Besluit burgerluchthavens (BBL) gaat uit

van een grenswaarde voor geluidbelasting voor twee handhavingspunten bij de baan (aan beide hoofden van de baan één punt in het verlengde van middellijn). Daarnaast op elke locatie waar hetzij woonbebouwing met een aaneengesloten karakter is gelegen of in de nabijheid van de geluidcontour van de 56 dB(A) Lden, één handhavingspunt met een grenswaarde voor geluidbelasting.

Een dergelijke methodiek kan tegemoet komen aan de intentie van het advies en biedt de ruimte om tot een nadere optimalisatie van de handhavingspunten in de betreffende omgeving van de luchthaven te komen. Bij de implementatie van dit stelsel kan bijvoorbeeld in overleg met de CMLR worden bezien hoe we dit stelsel voor Rotterdam nader vorm kunnen geven.

13. De Minister onderschrijft het advies om te onderzoeken of er behoefte is aan meer informatie ten aanzien van de geluidbelasting en meer communicatie hierover met de omgeving. De Minister zal de CMLR verzoeken hierover een nader advies uit te werken. Aan de hand van dit advies kunnen acties worden bepaald en vastgesteld.

- **Flankerend beleid**

14. In het advies wordt verzocht om te bezien wat de mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen in de nabijheid van enkele specifieke wijken die te maken hebben met een hoge mate van cumulatie van hinder. De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam The Hague Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen zijn in beeld gebracht. De Minister zal rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen mede op hun geluidsreducerend effect worden bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in samenhang met de diverse projectbesluiten worden besloten, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomende gevallen separate afspraken worden gemaakt. In het kader van besluitvorming over de A4 Delft-Schiedam zijn in de bestuurlijke overeenkomst IODS, die gelijk met het Tracébesluit voor de A4 Delft-Schiedam door partijen is getekend, inpassingmaatregelen genomen welke tevens een vermindering van de geluidshinder als effect hebben.

15. Goede landzijdige bereikbaarheid van luchthavens is een belangrijke randvoorwaarde. Het verbeteren van de OV-ontsluiting past daarbij, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid- als milieuoverwegingen. De inpassing van een aparte shuttleverbinding tussen de luchthaven en Randstadrail is eerder meegenomen in de aanvulling op het MER van 2006 vanuit milieuoverwegingen (compensatie luchtkwaliteit). In die aanvulling is destijds ook de upgradering van bus 33 voorgesteld.

Deze maatregelen worden volgens het herziene MER ingezet vanuit bereikbaarheidsoogpunt. De Airport Shuttle (lijn 33) is in 2007 opgewaarderd en de shuttleverbinding met Randstadrail heeft de stadregio Rotterdam opgenomen in de concessie-eisen voor het openbaar vervoer na 2009. Recentelijk is er bovendien een directe busverbinding met de luchthaven vanuit Schiedam en Rotterdam-Noord bijgekomen, alsmede een op de vliegtijden aansluitende busverbinding met de grotere hotels in de stad.

In de uitwerking van de gebiedsagenda's in het kader van het MIRT zal de integrale gebiedsopgave in samenhang worden bezien.

16. De Minister onderschrijft tenslotte ook de wens voor een structureel bestuurlijk overleg tussen regio en rijk als bevoegd gezag voor Rotterdam The Hague Airport. Periodieke uitwisseling van voortgangsinformatie en ideeën, maar ook van standpunten en overwegingen komen het wederzijds begrip en de communicatie op alle niveaus ten goede. Vorm en frequentie moeten nader worden bepaald, mede in relatie tot de uitwerking van de taakgebieden en werkwijze van de nieuwe Commissie Regionaal Overleg (CRO) onder de nieuwe wetgeving van RBML. Uitwerking van een overlegstructuur zal in die context en in samenspraak met alle betrokken partijen worden afgestemd.

3.4.4 Uitvoerbare en effectieve oplossingen

De Minister onderschrijft de analyses die aan het advies ten grondslag liggen. Ten aanzien van de oplossingsrichtingen die haalbaar en effectief worden geacht, zullen de ideeën zoveel als mogelijk worden overgenomen. Onder de beschrijving van de MMA-maatregelen in paragraaf 3.4.2 is al op enkele maatregelen nader ingaan.

Sommige maatregelen worden al gerealiseerd (bijv. hogere nachttarieven, overleg met luchtvaartmaatschappijen over vertragingen), voor andere geldt dat voorbereidingen worden getroffen of pas op termijn mogelijkheden bestaan (bijv. stapsgewijs hogere tarieven, micro-klimaat-onderzoek door LVNL). En tenslotte moet voor sommige elementen, conform het advies, nog nader onderzoek plaatshebben dan wel afstemming plaatsvinden met de partners, alvorens definitieve keuzes te kunnen maken over de aanpak (bijv. beperken nachtgebruik, verminderen grondgeluid, nieuwe meet- en rekensystematiek, monitoring gemeten geluid, flankerend beleid/hinderbeperking/ openbaar vervoer).

Met het herzien van het milieueffectrapport en de keuze voor een nieuwe variant (alternatief 4c) door het rijk, in combinatie met de initiatieven om nachtelijk gebruik terug te brengen, is door het rijk gehoor gegeven aan de belangrijkste aandachtspunten die in het bestuurlijk overleg over het voorontwerp in 2007 zijn aangegeven. Met de wijziging van het aanwijzingsbesluit, in combinatie met de exploitatiemaatregelen gericht op het terugdringen van het nachtgebruik, wordt niet langer een extra belasting van de nachtperiode voorzien.

De eerste tekenen van effect van de aangedragen oplossingsrichtingen zijn zichtbaar. Rotterdam The Hague Airport heeft in de periode 2008-2010 de tarieven voor nachtgebruik verhoogd. Ook heeft Rotterdam The Hague Airport afgelopen jaar het overleg met de luchtvaartmaatschappijen geïntensiveerd met het doel het percentage vertragingen op lijndienstverbindingen terug te brengen, met name op die diensten waar vertraging tot extra beslag op de nachtperiode leidt. De effecten van die maatregelen zijn niet eenduidig vast te stellen, feit is wel dat in het gebruiksjaar 2009 slechts 470 vliegtuigbewegingen in de nachtperiode hebben plaatsgevonden, een aanzienlijke verbetering afgezet tegen de voorgaande gebruiks jaren (resp. 927, 930 en 655 nachtbewegingen in 2006, 2007 en 2008).

Het is van belang om in de praktijk te blijven sturen op de uitgangspunten van het aanwijzingsbesluit. Ook de overheid als gebruiker van de luchthaven blijft inzetten op terughoudend nachtelijk gebruik. Het nachtelijk gebruik zal blijvend worden gemonitord, teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk ongewenste ontwikkeling hierin bij te sturen. Deze monitor zal onder regie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nader worden uitgewerkt, conform het advies, waarbij aan de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam (CMLR) zal worden gerapporteerd.

Met de afspraken tussen Rotterdam The Hague Airport en de luchtvaartmaatschappijen om vertragingen van lijnvluchten verder tegen te gaan en het daarmee geboekte resultaat blijkt door goed overleg reeds veel winst te behalen.

In lijn met het advies van de Commissie Van Heijningen zullen scherpe afspraken gemaakt worden met of door alle betrokken partijen van het bestuurlijk overleg binnen de bestaande randvoorwaarden waarbinnen Rotterdam The Hague Airport moet opereren. In het advies worden ook diverse mogelijkheden geschetst om nachtgebruik te begrenzen. In geval van keuze voor maximering is volgens het advies de wijze waarop nog niet evident; zowel in geval van een nachtzone als in geval van een maximum aantal bewegingen bestaan materiële voor- en nadelen evenals juridische risico's.

Met inachtneming van het advies zal de Minister in goed overleg met de bestuurlijke partners in de regio en met Rotterdam The Hague Airport een afsprakenkader vaststellen, in de vorm van een convenant, teneinde zoveel als mogelijk aan de wens tegemoet te komen om het nachtelijk gebruik te beperken."

Bijlage 2

Afkortingen en verklarende woordenlijst

BKL:	geluidbelastingseenheden voor kleine Luchtvaart
BRR:	Bestuurlijke regiegroep Rotterdam The Hague Airport
CDA:	Continous Descent Approach, glijvlucht nadering
CMLR:	Commissie Milieuhygiene Luchthaventrein Rotterdam
CRO:	Commissie Regionaal Overleg
Ex-ante:	is Latijn voor 'van tevoren'
Ex-post:	is latijn voor 'achteraf' of 'na afloop'
ILT:	Inspectie voor Leefomgeving en Transport
Ke-geluidszone:	Kosteneenheden = maat voor een jaar gemiddelde geluidsbelasting opgetreden op een bepaalde plaats. Geluidszone = maximaal toelaatbare geluidsbelasting per jaar
L-night contour:	Level- night contour = Avond/ nacht geluidsbelastingindicator
Lvw:	Luchtvaartwet (inmiddels vervangen door Wet luchtvaart)
MER:	Milieu Effect Rapportage
PH-BBX:	vliegtuigregistratienummer van het Nederlands regeringstoestel, PH voor Nederland en KBX voor K oningin B eatrix.
OTB-fase:	Ontwerp Tracébesluit
OV- ontsluiting:	Openbaar Vervoer ontsluiting
Reverse Trust:	het omkeren van de uitlaat van een straalmotor zodat de stuwkracht naar voren wordt gericht in plaats van naar achteren. Deze actie zorgt ervoor dat de stuwkracht tegen de richting van het vliegtuig in gaat waardoor het afremt. Straalomkeerders worden bij veel straalvliegtuigen gebruikt om af te remmen zodra het toestel bij de landing de grond raakt of bij het maken van een noodstop tijdens de start. Ze zorgen ervoor dat de remmen minder belast worden en/of dat de remweg korter is. Uit: Wikipedia
RNAV:	aRea NAVigation = apparatuur die het mogelijk maakt om door middel van glijvluchten te landen op een de luchthaven
RNP:	Required navigation performance , verplichte navigatie uitvoering
RTHA:	Rotterdam The Hague Airport
VenW:	Verkeer en Waterstaat