

provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders
van Schiedam
Postbus 1501
3100 EA SCHIEDAM

Lid gedeputeerde Staten

F.D. van Heijningen

Contact

T 070 - 441 6074

F 070 - 441 7992

Fd.van.heijningen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Datum

8002 '1X0 6 0

Ons kenmerk

PZH-2008-873593F

Uw kenmerk

Bijlagen

2

Onderwerp

Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure
Rotterdam Airport

Geacht college,

Hierbij ontvangt u de definitieve rapportage 'Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure
Rotterdam Airport' en in afschrift mijn brief aan minister Eurlings.

Hoogachtend,

F.D. van Heijningen

Bezoekadres

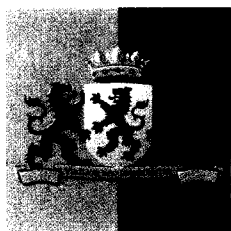
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

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.

PZH-2008-873593F

Bijlagen:

- rapportage 'Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport'
- brief aan minister Eurlings 'Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport'



provincie **HOLLAND**
ZUID

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. de heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 209001
2500 EX DEN HAAG

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

08 OKT. 2008

Ons kenmerk

PZH-2008-873593

Uw kenmerk

Bijlagen

1

Onderwerp

Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure
Rotterdam Airport

Geachte heer Eurlings,

Bij deze breng ik u, mede namens de wethouders van Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, een nader advies uit over de maatregelen die genoemd zijn in het rapport 'Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport' d.d. 7 september 2007.

Op 13 september 2007 hebben wij u per brief de 'Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport' aangeboden. In uw schriftelijke reactie daarop van 22 oktober 2007 geeft u aan dat u alle suggesties om de (geluidsbelasting in de) nacht te ontzien serieus neemt en dat u in samenwerking met alle betrokken partijen de voorgestelde maatregelen onderzocht wilt zien op haalbaarheid en effectiviteit. Verder geeft u aan dat u pas nadat u een goede inschatting hebt gemaakt van de effecten van de maatregelen, conclusies zal trekken ten aanzien van (de consequentie voor) de vervolgstappen in de aanwijzingsprocedure.

Vanaf januari 2008 heeft een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, Rotterdam Airport en de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat in gezamenlijkheid de oplossingsrichtingen/ maatregelen nader onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit.

Rotterdam Airport heeft toegezegd dat de voorgestelde maatregelen die consequenties hebben voor het milieu én op korte termijn realiseerbaar zijn onderzocht worden in de lopende MER-procedure.

Twee van de maatregelen die in de Verkenning zijn genoemd zijn al door de exploitant van Rotterdam Airport doorgevoerd. Dit betreft a. acties tot het terugdringen van het aantal vluchten die in afwijking van het vluchtschema pas ná 23.00 uur binnen komen en b. het verhogen van de

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.

nachttoeslagen van de landingsgelden, ook als incentive gericht op het terugdringen van het aantal nachtvluchten.

De groslijst van alle mogelijke maatregelen uit het advies van vorig jaar is in samenhang gezien en gebundeld op onderwerp. In bijgaande notitie (bijlage 1) zijn probleembeschrijvingen opgenomen met bijbehorende analyse van mogelijke maatregelen. In de notitie wordt beschreven of maatregelen naar onze mening direct kunnen worden uitgevoerd dan wel nader onderzoek en verdere uitwerking nodig is. Uit ons onderzoek is gebleken dat niet alle geïnventariseerde maatregelen (direct) uitvoerbaar zijn. Sommige zijn operationeel/technisch niet mogelijk, andere blijken niet effectief (leveren geen milieuwinst op) of zijn niet haalbaar (bijv. op grond van beperkende regelgeving). Een van de maatregelen is mogelijk flankerend beleid tot beperking van de ervaren hinder voor woonwijken die lijden onder cumulatie van geluidsbronnen van meerdere modaliteiten (lucht-, weg- en spoorverkeer). Bijv. wijken langs A20, spoor Schiedam-Delft en N209. Wij verzoeken u te bezien wat u aan deze ongewenste cumulatie van hinder kunt doen, bijvoorbeeld via (her)prioritering van geluidsbeperkende maatregelen in uw investeringsprogramma. Een ander voorstel betreft het instellen van een nachtzone en de wens om toekomstige verbeteringen van de milieuprestaties deels aan de regio terug te geven. Ten aanzien van dat voorstel is de (juridische) haalbaarheid om dit op korte termijn in te stellen niet eenduidig vastgesteld. De regio hecht veel waarde aan een begrenzing van het nachtgebruik. Wij vragen daarvoor uw bijzondere aandacht.

Ons advies is om zoveel mogelijk van de maatregelen door te voeren die wel haalbaar, uitvoerbaar en effectief zijn en de uit dit advies voortvloeiende acties, onderzoeken en vervolgacties en de daarop gebaseerde operationele keuzes dan wel beleidskeuzes, nauwkeurig te monitoren. De monitoring zou moeten plaatsvinden door de partij die verantwoordelijk is voor het betreffende onderzoek cq. de betreffende activiteit. Wij zouden het zeer op prijs stellen indien we periodiek worden geïnformeerd over de voortgang. Een coördinerende rol voor de monitoring zou gelegd kunnen worden bij het bevoegd gezag, een en ander in samenwerking met de werkgroep die dit advies heeft opgesteld en de CMLR. Daarnaast adviseren wij om de rapportage over de voortgang van alle oplossingsrichtingen te agenderen in de CMLR.

Wij rekenen er dan ook op dat u bij het vaststellen van uw ontwerp Aanwijzingsbesluit zoveel mogelijk ons advies betreft. Indien elementen uit dit advies niet op korte termijn kunnen worden gerealiseerd verzoeken wij u in het ontwerpbesluit dan wel in uw definitieve Aanwijzingsbesluit, dat na de inspraakprocedure zal worden vastgesteld, aan te geven op welke wijze dat wel zal gebeuren.

Een tweede bestuurlijk overleg met u over uw voornemen ten aanzien van het ontwerp aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport wordt zeer gewaardeerd. Daarnaast zouden wij structureel (jaarlijks) een bestuurlijk overleg met u willen voeren over de (beleids)ontwikkelingen rondom Rotterdam Airport. De huidige samenwerking cq. overleg heeft onzes inziens geleid tot meer bestuurlijke en beleidsmatige afstemming en communicatie en dit willen wij graag voortzetten.

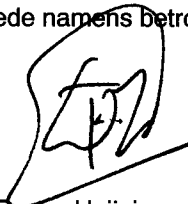
Zoals al vermeld in onze brief van 13 september 2007 zal de definitieve standpuntbepaling van de diverse gemeenten en de provincie pas kunnen plaatsvinden op basis van het ontwerp aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport.

Het advies kan als volgt worden samengevat:

- uitvoering geven aan de maatregelen die haalbaar en effectief zijn;
- bestuurlijk overleg op korte termijn maar ook structureel;
- monitoring van de voortgang van de onderzoeken en acties.

Hoogachtend,

mede namens betrokken wethouders van de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam



F.D. van Heijningen

Bijlagen:

- Rapportage 'Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport'

Afschrift aan:

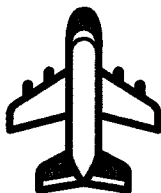
- Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam
- Burgemeester en Wethouders van Lansingerland, Postbus 1, 2650 AA Berkel en Rodenrijs
- Burgemeester en Wethouders van Schiedam, Postbus 1501, 3100 EA Schiedam
- De leden van de Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam, p/a Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
- Rotterdam Airport BV, Postbus 12025, 3004 GA Rotterdam
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, t.a.v. mevrouw J. Cramer, Postbus 20951, EZ Den Haag

Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport

1 oktober 2008

Schiedam

Provincie Zuid-Holland



Rotterdam



Lansingerland

Datum

1 oktober 2008

Auteur

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

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Overzicht en categorien van mogelijke oplossingsrichtingen.....	4
1. Terugdringen vertragingen lijnvluchten.....	5
2. Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam.....	7
3. Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud	10
4. Mogelijkheden beperking nachtgebruik	13
5. Verhogen toeslagen periode 23:00-07:00u.....	16
6. Microklimaat.....	17
7. Aanpassen vliegprocedures (CDA, SID's en STAR's)	19
8. Beperken grondgeluid	20
9. Verminderen reverse thrust.....	22
10. Taxiën met minder motoren.....	23
11. Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig	24
12. Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting	26
13. Monitoring geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving	28
14. Flankerend beleid – hinderbeperkende maatregelen.....	30
15. Flankerend beleid – OV-ontsluiting.....	33
16. Flankerend beleid - communicatie.....	38
Afkortingen en verklarende woordenlijst.....	40

Overzicht en categorieën van mogelijke oplossingsrichtingen

	Mogelijke oplossingsrichtingen
	Verminderen aantal vliegtuigbewegingen
1	Terugdringen vertragingen lijnvluchten
2	Terugdringen aantal zakenvluchten die moeten uitwijken naar Rotterdam
3	Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud
4	Mogelijkheden beperking nachtgebruik
5	Verhogen toeslagen periode 23:00-07:00u
	Verminderen geluidsbelasting
6	Microklimaat-onderzoek
7	Aanpassen vliegprocedures (CDA, SID's en STAR's)
8	Beperken grondgeluid
9	Verminderen reverse thrust
10	Taxiën met minder motoren
11	Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig
	Verbeteren meet/monitoringsystematiek
12	Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting
13	Monitoring vliegtuiggeluid met Meetnetsystematiek
	Flankerend beleid
14	Hinderbeperkende maatregelen
15	Verbeteren OV-ontsluiting
16	Communicatie

nr	<u>1. Terugdringen vertragingen lijnvluchten</u>
1.	<u>Deelprobleem</u>
	<p>De regio ondervindt met name geluidhinder van vliegtuigbewegingen tussen 23.00u en 07.00u (nachtvluchten). Deels betreft dit nachtelijk gebruik van de luchthaven vliegtuigbewegingen die niet noodzakelijk volgens vluchtschema in de nachtperiode en/of niet noodzakelijk in de nachtperiode op Rotterdam Airport moeten plaatsvinden. Het betreft met name:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vertraagde (lijn)vluchten, meestal landingen, met bestemming Rotterdam Airport; 2. zakenvluchten die 's nachts uitwijken naar Rotterdam Airport omdat hun feitelijke bestemming geen nachtvluchten toestaat (bijv. Schiphol of andere Nederlandse luchthavens). <p>Deze oplossingsrichting richt zich op de vertraagde lijnvluchten die na 23.00u landen in plaats van vóór 23.00u, zoals de dienstregeling voorschrijft. In de afgelopen jaren was het aandeel van vertraagde vluchten in het totaal van de nachtbewegingen aanzienlijk. Met name enkele specifieke vluchten (qua herkomst) leken gevoeliger te zijn voor vertragingen uitlopend tot ná 23.00u.</p>
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	<p>Intensiveren van overleg met en verhogen van de druk op de luchtvaartmaatschappijen om vertragingen te voorkomen. Het accent ligt in eerste instantie op de vluchten aan de rand van de dag met verhoogd risico om na 23u te arriveren.</p>
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Er is contact gezocht met de slotcoördinator en twee luchtvaartmaatschappijen om verbeteringen in het schema aan te brengen of andere oplossingen te zoeken voor de vertraagde binnenkomst. De luchtvaartmaatschappijen zijn opnieuw gewezen op de gevolgen van vertraagde vluchten voor de omwonenden.</p> <p>De luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven zelf ook veel waarde te hechten aan punctualiteit. Vertragingen in het algemeen en zeker na 23:00 uur zorgen naast extra belasting voor omwonenden ook voor een aanzienlijke toename van kosten (hogere landingsgelden en extra personeelskosten) en minder tevreden passagiers.</p> <p>Echter de mogelijkheden zijn ook voor de luchtvaartmaatschappijen beperkt. Als oorzaak van vertraging geldt vaak een van de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weersomstandigheden; - gebrek aan capaciteit op de buitenlandse luchthaven (bijv. Heathrow); - gebrek aan (ATC) capaciteit in het luchtruim.
4.	<u>Conclusie</u>
	<p>KLM Cityhopper heeft mede in verband met de terugkerende vertraging besloten om de frequentie op Londen te verminderen van 3 x daags naar 2 x daags. Hiermee is de laatste binnenkomst vervroegd van 22:55u naar 22:05u met ingang van 31 maart 2008. Tot en met augustus 2008 is deze vlucht slechts twee keer vertraagd geweest tot na 23:00u.</p> <p>Ook andere luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven zich, nog meer dan voorheen, in te zetten om vertragingen die leiden tot vliegbewegingen op Rotterdam Airport na 23:00u waar mogelijk te voorkomen.</p>

	<p>Huidige praktijk</p> <p>De exploitant volgt de ontwikkelingen en rapporteert periodiek aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat en spreekt vliegmaatschappijen aan indien die ontwikkeling een onwenselijk beeld geeft.</p> <p>Ook de slotcoördinator van Rotterdam Airport monitordt de ontwikkelingen met betrekking tot vertragingen. Indien een (dreigende) toename van vertragingen wordt geconstateerd, vraagt de slotcoördinator aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij om uitleg en indien nodig om een verbeterplan.</p>
	<p>Voorstel vervolg</p> <p>MONITOREN, RAPPORTEREN EN MAATREGELEN</p> <p>De exploitant volgt de ontwikkelingen en rapporteert periodiek aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (bestaande praktijk). In geval van verslechtering dan wel onvoldoende verbetering neemt de exploitant dit op met de betreffende vliegmaatschappij en dringt zij aan op additionele maatregelen.</p> <p>De exploitant biedt jaarlijks een rapportage aan de CMLR (Cie 28) aan. In deze rapportage geeft de exploitant aan wat de ontwikkelingen zijn, de mogelijke redenen daarvan en de gerealiseerde en nog te nemen maatregelen om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.</p> <p>Een werkgroep van de CMLR bereidt de behandeling van die rapportage in de CMLR voor, analyseert de ontwikkelingen en doet zo mogelijk verbeteringsvoorstellen op basis van de analyses en conclusies.</p> <p>Het bevoegd gezag verzoekt de slotcoördinator van Rotterdam Airport de vertragingen nauwkeurig te blijven monitoren, de ontwikkelingen te volgen en verbetervoorstellen te doen, al of niet op het gebied van de systematiek van de slotallocatie. VenW rapporteert hierover in de CMLR.</p> <p>Alle acties zijn erop gericht om ook in de toekomst te verzekeren dat vertragingen incidenteel zullen blijven.</p> <p>ONDERZOEK</p> <p>De exploitant doet nader onderzoek naar mogelijkheden om vertragingen te verhinderen/beperken/ontmoedigen (vgl. prijsprikkels, maatregel...).</p> <p>Het bevoegd gezag onderzoekt, in samenwerking met exploitant en slotcoördinator, nadere mogelijkheden om (het ontstaan van) vertragingen te verhinderen, beperken dan wel ontmoedigen. (bijv. overleg, regelgeving, afstemming met buitenlandse overheden, etc.).</p>

nr	<u>2. Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam</u>
1.	<u>Deelprobleem</u>
	<p>De regio ondervindt met name geluidhinder van vliegtuigbewegingen tussen 23.00u en 07.00u (nachtvluchten). Deels betreft dit nachtelijk gebruik van de luchthaven vliegtuigbewegingen die niet noodzakelijk volgens vluchtschema in de nachtperiode en/of niet noodzakelijk in de nachtperiode op Rotterdam Airport moeten plaatsvinden. Het betreft met name:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. vertraagde (lijn)vluchten, meestal landingen, met bestemming Rotterdam Airport; 2. zakenvluchten die 's nachts uitwijken naar Rotterdam Airport omdat hun feitelijke bestemming geen nachtvluchten toestaat (bijv. Schiphol of andere Nederlandse luchthavens). <p>Deze maatregel richt zich op de zakenvluchten die niet noodzakelijk op Rotterdam Airport moeten landen; bijv. zakenvluchten van maatschappijen die op Schiphol gestationeerd zijn en die na 23.00u niet kunnen terugkeren naar Schiphol vanwege de daar geldende (slot)regeling; deze moeten dan uitwijken naar Rotterdam Airport, de enige luchthaven met deze landingsmogelijkheid in de nacht.</p>
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	<p>Accommoderen van zakenjets, met name degene die niet voor de Rotterdams-Haagse regio bestemd zijn, in de nacht op andere luchthavens. Dit is uitdrukkelijk niet het verplaatsen van hinder naar andere luchthavens om de omwonenden hier tegemoet te komen, maar een verplaatsing van de vlucht naar de daadwerkelijke luchthaven van bestemming van het desbetreffende toestel. Daarmee worden op Rotterdam Airport twee onnodige vliegtuigbewegingen bespaard: de nachtelijke landing en de positievlucht de volgende dag (naar de feitelijke bestemming).</p> <p>Twee mogelijke oplossingsrichtingen zijn gezien:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stringentere slotregeling Rotterdam Airport, zodat dergelijke vluchten op Rotterdam worden ontmoedigd cq. bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt 2. Aanpassen slotregeling Schiphol en/of andere Nederlandse luchthavens, zodat noodzaak van uitwijken naar Rotterdam in de nacht verval.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Rotterdam Airport heeft voor de nachtperiode een regime met beperkte toegankelijkheid. De luchthaven is in principe 's nachts gesloten, maar voor een specifiek in de aanwijzing genoemde groep toestellen en situaties is de luchthaven 's nachts geopend.</p> <p>Conform de regels van het ontheffingsregime van de aanwijzing Rotterdam Airport bestaat ontheffing van het verbod tot landen voor bepaalde categorieën vliegtuigen van 23:00-24:00u, met voor sommige uitloop tot 01:00u. Voor een beperkte categorie toestellen en specifiek omschreven situaties bestaat voor de gehele periode tussen 23:00u en 07:00u een uitzonderingssituatie op het nachtverbod zowel voor wat betreft opstijgen als landen. Als de vlucht binnen die ontheffingscategorieën valt is de operator gerechtigd tot landen. Uitzonderingen bestaan bijvoorbeeld voor spoedeisende vluchten (gewonden, organen) en alle vliegtuigen in nood. Ook kent RA de uitzondering op nachtelijk start- en landingsverbod voor zakenvluchten met een maximum gewicht van 45 ton en maximaal 19 stoelen (passagiers).</p>

	<p>Op Schiphol worden geen slots voor dergelijke vluchten in de nacht gegeven (gebaar naar omgeving: terugdringen nachtelijk verkeer). Schiphol kent dag- en nachtslots, RA heeft geen nachtslots.</p> <p>In geval van het uitvoeren van een vlucht in de nacht zonder een adequaat nachtslot op Schiphol volgt, indien er geen sprake is van overmacht, na vijf verdere overtredingen een waarschuwing en vervolgens bij herhaalt gedrag een boete per overtreding. Die boete kan oplopen tot € 25.000 per vlucht. Eén op één kopiëren van deze regeling is niet mogelijk omdat Rotterdam Airport geen nachtslots kent en opereert onder andere wet- en regelgeving.</p> <p>De slotcoördinator geeft aan dat een slot niet kan worden ingetrokken vanwege dergelijke overtredingen. Dat geldt ook voor Rotterdam Airport.</p> <p>Op dit moment is het binnen Nederland alleen op Rotterdam Airport mogelijk om een vlucht met een zakenjet in de periode 23.00-07.00 uit te voeren. Deze uitzondering is in het leven geroepen ten behoeve van zakenjets die een relatie hebben met het in de regio Zuidwest Nederland gevestigde bedrijfsleven.</p> <p>Het voorgaande betekent dat men in geval van nachtelijke aankomst (vaak terugkeer) van een zakenvlucht op Schiphol, moet uitwijken naar Rotterdam Airport. Deze noodzaak tot uitwijken naar Rotterdam Airport geldt overigens niet alleen voor Schiphol, maar voor alle Nederlandse luchthavens. Op dit moment zijn alleen Schiphol en Rotterdam Airport dag en nacht beschikbaar voor het uitvoeren van vluchten. Alle andere civiele luchthavens zijn 's nachts niet structureel bemenst en kunnen derhalve geen vluchten ontvangen.</p> <p>Het aantal jaarlijkse vliegbewegingen in de nachtperiode op Rotterdam Airport met zakenjets die niet voor deze regio bestemd zijn, is relatief beperkt en bedraagt naar schatting ca. twintig bewegingen.</p> <p>Er is in de verkenning contact gezocht met Schiphol om te bezien of het mogelijk is dat Schiphol (weer) opengaat voor zakenjets in de periode 23.00-07.00uur. Schiphol acht dat niet haalbaar, gezien de afspraken die zij gemaakt hebben met hun omgeving. Bovendien bestaat op Schiphol een groot gebrek aan nachtelijke geluidsruimte en zijn derhalve geen vrije nachtslots beschikbaar.</p> <p>Bezien is ook de mogelijkheid of een vlucht die niet voor de Rotterdamse regio bestemd is, geweigerd zou kunnen worden op Rotterdam Airport. Gebleken is dat het niet formeel vast te stellen is voor welke regio een bepaalde vlucht bestemd is, ongeacht vermoedens. In veel gevallen kan/wil men geen uitspraak doen over het exacte reismotief uit bijvoorbeeld concurrentieoverwegingen of restricties t.a.v. beursgevoelige informatie (bijvoorbeeld overleg t.b.v. bedrijfsovername).</p>
4.	<p><u>Conclusie</u></p> <p>Gezien het feit dat er in Nederland geen andere luchthaven nachtelijk capaciteit heeft, is het nu niet mogelijk om het niet voor de regio Zuidwest Nederland bestemde verkeer naar andere luchthaven(s) terug c.q. uit te plaatsen. Ook is een verbod op dergelijke vluchten via Rotterdam Airport juridisch niet haalbaar en onuitvoerbaar.</p> <p>Om die mogelijkheid toch te creëren zal overleg nodig zijn tussen rijk, luchthavenautoriteiten en de slotcoördinator. Gezien het vermoedelijk zwaartepunt van het verkeer met bestemming Schiphol, is deze oplossingsrichting erop gericht om in de slotregeling van Schiphol een</p>

	<p>uitzondering te creëren voor nachtelijke landingen op Schiphol van enkel die zakenjets die op Schiphol gestationeerd zijn. Dus niet voor andere vluchten. Op die manier kan voorkomen worden dat Schiphol extra ongewenst nachtverkeer ontvangen moet en kunnen de op Schiphol gestationeerde toestellen ook 's nachts gewoon terugkeren naar hun uitvalsbasis.</p> <p>Als de vlucht rechtstreeks plaatsvindt naar de locatie van de werkelijke bestemming en niet een onnodige extra stop moet maken, dan is dat efficiënter voor alle betrokkenen:</p> <p>per betreffende vlucht één onnodige positiebeweging minder; dit spaart kosten en beperkt de milieubelasting en geluidsproductie (op nationale basis); efficiënter gebruik van de schaarse geluidsruimte van de betrokken luchthavens; minder reistijd voor de zakelijke reiziger.</p>
	<p><u>Voorstel vervolg</u></p> <p>Zowel Rotterdam Airport als het bevoegd gezag verzoeken Schiphol te bezien of aanpassing van de slotregeling van Schiphol mogelijk is, zodanig dat zakenvluchten met herkomst Schiphol bij uitzondering ook 's nachts kunnen terugkeren op Schiphol. Dat zou onnodige nachtbewegingen op Rotterdam Airport kunnen wegnemen en tevens minder positievluchten betekenen (Van Rotterdam Airport retour naar Schiphol).</p> <p>Het bevoegd gezag verzoekt de slotcoördinator om in overleg met alle betrokken partijen de mogelijkheden te bezien van "terugplaatsten" van boven bedoelde nachtelijke aankomsten van op Schiphol gestationeerde toestellen.</p> <p>VenW rapporteert begin 2009 de voortgang in de CMLR.</p> <p>ONDERZOEK</p> <p>Eerder genoemde partijen doen nader onderzoek naar mogelijkheden van aanpassing van de slotregeling van Schiphol (t.b.v. "terugplaatsen") en van de slotregeling van Rotterdam Airport (t.b.v. beperken/ontmoedigen).</p> <p>Onderzocht kan tevens worden of andere luchthavens het "niet voor de regio Rotterdam/Den Haag noodzakelijke" zakenverkeer in de periode van 23.00-07.00 van Rotterdam Airport (gedeeltelijk) kunnen overnemen. Op dit moment is er geen andere luchthaven in Nederland die in deze periode over voldoende faciliteiten beschikt. Nader onderzoek is nodig naar de mogelijkheden om andere luchthavens hiervoor geschikt te maken (bijvoorbeeld Lelystad of Twente).</p>

nr	<u>3. Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud</u>
<u>1. Deelprobleem</u>	<p>De regio ondervindt met name geluidhinder van vliegtuigbewegingen tussen 23.00u en 07.00u (nachtvluchten). Een deel van de nachtbewegingen betreft positievluchten, meestal in de randen van de nacht.</p> <p>Oorzaak: stationering en onderhoud van de vliegtuigen vinden niet op dezelfde luchthaven plaats als vertrek- en/of landing van een dienst. Het totale aantal positievluchten betreft in 2007 5% van het totale aantal nachtvluchten.</p> <p>Voorbeeld: toestellen die nu op Schiphol gestationeerd staan en onderhouden worden en in de dienstregeling starten vanaf RA en/of terugkeren op RA, moeten voor aanvang van hun vlucht van Schiphol naar RA en na afloop van een vlucht weer vanaf RA naar Schiphol.</p>
<u>2. Oplossingsrichting</u>	<p>Aanpassen (locaties van) stationering & onderhoud</p> <p>Bijvoorbeeld door uitbreiding van hangaarruimte en onderhoudscapaciteit op Rotterdam Airport.</p>
<u>3. Verkenning mogelijkheden</u>	<p>Een positievlucht is een vlucht zonder lading/passagiers naar een luchthaven om vanuit die luchthaven de vlucht uit te voeren met lading/passagiers.</p> <p>Voor de afweging of overheveling van stationering en/of onderhoud zinvol is, is het van belang de (extra) kosten in beeld te brengen en af te zetten tegen de mogelijke opbrengsten/besparingen, zowel in bedrijfseconomische zin als in maatschappelijke zin.</p> <p>De meeste toestellen voor lijn- en chartervluchten vanaf en naar Rotterdam Airport worden deels ook ingezet vanaf Schiphol. Bovendien moeten bepaalde, grote onderhoudstaken per definitie op Schiphol worden uitgevoerd vanwege de enkel daar beschikbare faciliteiten. Overhevelen van stationering en onderhoud van Schiphol naar RA maakt sommige bestaande positievluchten overbodig, maar leidt ook tot nieuwe positievluchten, in tegenovergestelde richting. Per saldo levert het mogelijk weinig tot geen (milieu)winst op.</p> <p>Overheveling van stationering van de commerciële lijn- en charterdiensten naar RA brengt hoge extra kosten met zich mee. Het betekent dat de onderhoudsfaciliteiten op RA moeten worden opgezet dan wel uitgebreid. Dit betekent voor vrijwel alle bestaande maatschappijen dubbele onderhoudsfaciliteiten en extra personeel naast de diensten op Schiphol. Zeker voor kleinere operaties is een dergelijk kostenstructuur financieel-economisch niet verantwoord.</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat naast de hoge extra exploitatiekosten weinig of geen milieuvoordeel valt te behalen; zelfs een negatieve invloed op dit saldo is niet uitgesloten.</p> <p>De minister van VenW is verzocht te onderzoeken of stationering van het regeringsvliegtuig op Rotterdam Airport mogelijk is en of een dergelijk stationering wenselijk is. De PH-KBX is momenteel het enige officiële regeringsvliegtuig. Daarnaast worden voor vluchten van regeringswege ook toestellen bij private exploitanten ingehuurd.</p> <p>Stalling en onderhoud van de KBX vindt momenteel plaats op Schiphol. Daar zijn de noodzakelijke voorzieningen voor onderhoud en beveiliging aanwezig.</p>

	<p>Groot onderhoud vindt (periodiek) op Schiphol plaats en kan vooralsnog alleen daar plaatsvinden gezien de beschikbare faciliteiten.</p> <p>Overhevelen van stalling van het regeringstoestel is technisch mogelijk. Het is wel organisatorisch complex (bijv. security) en betekent hoge extra kosten (security, stalling + nieuw onderdelenmagazijn, nieuw personeel, extra opleidingen, etc.). De vraag is dan of het bijdraagt aan het terugdringen van het aantal (positie)vluchten.</p> <p>Enkele ervaringscijfers (bron: Rotterdam Airport)</p> <p><i>Nachtgebruik totaal</i></p> <p>Op Rotterdam Airport hebben in kalenderjaar 2007 in totaal (commercieel, trauma, militair, regering, etc.) 885 nachtbewegingen plaatsgevonden tussen 23.00u en 07.00u.</p> <p><i>Overheidsvluchten (regering, militair, overig)</i></p> <p>Het totaal aantal vliegtuigbewegingen van overheidswege (excl. Politie- en traumavluchten) dat in kalenderjaar 2007 op Rotterdam Airport plaatsvond was 804. Hiervan betrof het in 37 gevallen een beweging in de nachtperiode. Ook de vluchten van het regeringstoestel maken hiervan deel uit.</p> <p><i>Regeringstoestel</i></p> <p>In kalenderjaar 2007 zijn op Rotterdam Airport in totaal 84 vliegtuigbewegingen (totaal van starts en landingen) gemaakt met het regeringstoestel (PH-KBX). Drie hiervan hebben in de nachtperiode plaatsgehad.</p> <p>Als er voor gekozen wordt om alle vluchten van het regeringstoestel vanaf Rotterdam Airport te laten plaatsvinden en klein onderhoud daar onder te brengen, zullen vluchten naar Schiphol nodig blijven voor groot onderhoud. Bij stationering in Rotterdam wordt een aantal positievluchten overbodig, maar zullen - logischerwijs - alle regeringsvluchten vanaf Rotterdam uitgevoerd gaan worden, dus ook de regeringsvluchten die nu nog vanaf Schiphol worden uitgevoerd. Per saldo zal het aantal vliegtuigbewegingen van de KBX op Rotterdam Airport naar verwachting niet kleiner worden en mogelijk zelfs groter. Nog afgezien van de hoge extra kosten levert de stationering van de KBX op RA in het kader van de hinderbeperking voor de Rotterdamse regio per saldo geen winst op. Tenslotte valt aan te tekenen dat de minister eerder heeft toegezegd dat er met betrekking tot nachtelijke regeringsvluchten terughoudendheid zal worden betracht.</p> <p>Nederland heeft geen invloed op het type regeringstoestel dat overheden van andere landen inzetten.</p>
4.	Conclusie
	<p>Uitbreiding van stallingmogelijkheden en onderhoudscapaciteit van vliegtuigen op Rotterdam Airport is technisch wel mogelijk, maar het is kostbaar en levert naar alle waarschijnlijkheid per saldo geen voordeel op het gebied van hinder op. Dit geldt zowel voor de commerciële activiteiten als voor het regeringsvliegtuig.</p>
	Voorstel vervolg
	<p>ONDERZOEK</p> <p>Uit studies blijkt dat mensen meer last hebben van slaapverstoring (bijv. door vliegtuiggeluid) in de randen van de nacht dan in het centralere deel van de nacht. Dit zou kunnen betekenen dat voorkeur is te geven aan het uitvoeren van noodzakelijke positievluchten op een tijdstip vroeger in de nacht (bijv. tussen</p>

03.00u en 05.00u) boven de (ochtend)rand van de nacht (tussen 06.00 en 07.00u). Aan de CMLR zal verzocht worden om nader onderzoek initiëren.

De CMLR zal de DCMR verzoeken een (eerste) analyse te maken van de effecten op slaapverstoring van verschillende (geluiden van verschillende) soorten toestellen, bijv. in eerste instantie op basis van bestaande klachtencijfers. In overleg met de DCMR zal bezien worden of een nadere onderzoeksopdracht noodzakelijk en/of wenselijk is, bijv. in eerste instantie een literatuurstudie naar internationaal beschikbare onderzoeken.

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt verzocht te onderzoeken of gerichte inhuur van private (bijv. kleinere) toestellen nog positieve invloed kan hebben op de mate van hinder van regeringsvluchten voor de omgeving. Resultaat van onderzoek zal worden teruggekoppeld naar de CMLR.

nr	4. Mogelijkheden beperking nachtgebruik
1.	Deelprobleem
	De regio ondervindt met name geluidhinder van vliegtuigbewegingen tussen 23.00u en 07.00u (nachtvluchten). De sturingsmogelijkheden op het beperken van vliegen in de nacht zijn momenteel beperkt. Welke maatregelen zijn mogelijk en wenselijk om specifiek nachtgebruik van de luchthaven separaat te begrenzen?
2.	Oplossingsrichting
	Beschouwd worden de mogelijkheden van verbijzondering van de etmaalcontour of andere vormen om het nachtgebruik te begrenzen. Onderzocht worden respectievelijk: Vastleggen maximum aantal vluchten per jaar in de nacht; Vastleggen nachtcontour met jaargrenzen (binnen de etmaalcontour); Afsluiten convenant over terugdringen nachtvluchten per jaar (vgl. a, b) (mogelijk in aanvulling op b).
3.	Verkenning mogelijkheden
	<p><u>A. Maximum aantal vluchten in de nacht</u></p> <p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met een vastgelegd maximum aantal vluchten in de nacht weet de omgeving waar ze aan toe is; maximum aantal is absoluut en herkenbaar. • Bij (dreigende) overschrijding kunnen maatregelen worden getroffen. <p>Nadelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximum betekent: volvliegen is geoorloofd. • Binnen maximum geen extra incentive om minder te (laten) vliegen in de nacht. • Geen incentive om stiller te vliegen in de nacht • Is er voldoende draagvlak voor een bepaald maximum? <p>Vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is het wettelijk mogelijk? • Wat zijn (juridische) consequenties van inperken oude rechten (Shell etc.) • Indien keuze voor invoeren: welk maximum ga je vastleggen? (wens, realisme, etc.) • Hoe wordt er omgegaan met een toename van (onverwachte) maatschappelijk noodzakelijke vluchten?¹ <p><u>B. Instellen nachtcontour binnen de etmaalcontour</u></p> <p>Nachtcontour: In artikel 25 vierde lid van de luchtvaartwet wordt verwezen naar een AMvB in het BGGL (Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart), waar in artikel 3 staat: de grenswaarde voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de luchtvaartwet geldt voor het luchtvaarterrein Maastricht.</p> <p>Conclusie: bij keuze voor een nachtcontour is een wijziging van de AMvB nodig.</p> <p>Voordelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met een vastgelegde nachtcontour weet de omgeving waar ze aan toe is; minder eenvoudig dan i.b.v. maximum aantal, maar gegeven verschillen in

¹ Een incident waarbij onverwacht veel gevlogen moet worden of toenemende behoefte/noodzaak van inzet van trauma-, politiehelikopters (bijvoorbeeld door toenemende congestie op de snelwegen) kan grote druk uitoefenen op het maximum aantal vluchten of een nachtcontour.

geluidsproductie tussen vliegtuigtypen wellicht objectiever dan maximum aantal;

- Bij (dreigende) overschrijding kunnen maatregelen worden getroffen;
- Bestaand juridisch instrument (indien voldaan aan voorwaarden).

Nadelen

- Maximale geluidsproductie betekent: volvliegen is geoorloofd;
- Maatschappelijk noodzakelijke vluchten kunnen grote druk uitoefenen op contour¹
- Binnen nachtzone geen extra incentive (naast inzet stillere toestellen) om minder te (laten) vliegen in de nacht;
- RA heeft geen "structureel nachtverkeer", wat nodig is voor instellen nachtcontour.
- (BGGL moet worden aangepast)

Vragen

- Wat zijn de consequenties als maatschappelijk noodzakelijke vluchten grote druk op de contour uitvoeren¹?
- Is het wettelijk mogelijk? ("structureel nachtverkeer", consequenties voor andere luchthavens? etc.)
- Wat zijn (juridische) consequenties van inperken oude rechten (Shell etc.)
- Is het wenselijk

C. Afsluiten convenant over terugdringen nachtvluchten (al of niet in aanvulling op een maximering als boven genoemd)

Vorm

Een convenant kan elke vorm en inhoud hebben die wenselijk wordt geacht. Te denken valt bijvoorbeeld aan een convenant waarin de diverse betrokken partijen zich conformeren aan de doelstelling om het gebruik in de nacht te stabiliseren of reduceren; hierbij kan gedacht worden aan een van de volgende benaderingen:

- inzetten om nacht maximaal te ontzien;
- nachtelijke geluidsproductie niet laten toenemen;
- nachtelijke geluidsproductie reduceren in de tijd;
- absolute aantal nachtbewegingen niet laten groeien, ondanks stiller worden van vliegtuigen;

terugdringen van absoluut aantal nachtbewegingen per jaar;

Dergelijke doelstellingen zouden gekwantificeerd kunnen worden op gemeenschappelijke basis (totaal van alle vliegtuigbewegingen) of op individuele basis van de belangrijkste betrokkenen.

Verantwoording

Periodiek rapporteren: De betrokken partijen zouden eenmaal per jaar moeten rapporteren welke inspanning ze hebben geleverd om de doelstellingen te realiseren (binnen afgesproken individueel maximum) of daaraan bij te dragen (in geval van gekwantificeerd gezamenlijk doel).

Draagvlak

Een dergelijke overeenkomst kan bijdragen aan het creëren van maatschappelijk draagvlak. Over de overeenkomst moet goede communicatie met de omwonenden zijn. Na 5 jaar kan worden bekeken of de partijen de volledige nachtcontour wel nodig hebben gehad, zo niet dan zou de nachtruimte naar beneden kunnen worden bijgesteld, bijvoorbeeld deels ten gunste van de dagcontour van RA en deels ten gunste van de omwonenden.

	<p>Partijen De partijen die betrokken zouden kunnen worden bij het afsluiten van een dergelijk convenant zijn bijvoorbeeld: Rotterdam Airport BV, Luchtvaartmaatschappijen, verantwoordelijke voor inzet trauma- en politieheli, slotcoördinator, vertegenwoordigers van het Rotterdams/Haags zakenleven (bijv. Shell, Unilever, Deltalings, HBR), Bikkair, Netjets, provincie Zuid Holland, gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, rijk, Inspectie VenW.</p> <p>Voordelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan bijdragen aan het creëren van draagvlak. • Inspanningen om nachtelijk gebruik van de luchthaven terug te dringen worden door rapporteren inzichtelijk gemaakt. <p>Nadelen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen harde juridische maatregel • Bereidheid van partijen om mee te werken is onzeker. <p>Vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is het daadwerkelijke effect op hinder van nachtvluchten van het afsluiten van een dergelijk convenant?
4.	<p>Conclusie/vervolgstappen</p> <p>Afsluiten van een overeenkomst (convenant) met de betrokken partijen is mogelijk een stap in het creëren van meer maatschappelijk draagvlak.</p> <p>Na een eerste ambtelijke quick scan naar de mogelijkheden om het nachtelijk gebruik van de luchthaven te beperken, lijkt er een lichte voorkeur te ontstaan voor een nachtcontour in combinatie met een convenant ten opzichte van een maximum aantal nachtvluchten (onder andere omdat luchtvaartmaatschappijen bij een nachtcontour wel een incentive hebben om stiller te vliegen, bij een maximum niet/minder). Desalniettemin is er nog een aantal vragen onbeantwoord gebleven zoals de haalbaarheid, effectiviteit en juridische mogelijkheden van een nachtcontour. (denk aan: consequenties voor Besluit Geluid Grote Luchthavens, betekenis voor overige luchthavens, effect van maatschappelijk noodzakelijk verkeer etc.)</p> <p>Vervolgstappen</p> <p>Er zijn verschillende mogelijkheden geïnventariseerd die het nachtgebruik van Rotterdam Airport mogelijk kunnen reguleren en beperken. Nadere analyse is noodzakelijk door bevoegd gezag, in samenwerking met de partijen betrokken bij het bestuurlijk overleg Rotterdam Airport, van de (technische en juridische) mogelijkheden en de effectiviteit van de mogelijke instrumenten voor begrenzing van nachtelijk vliegverkeer op Rotterdam Airport. Hierbij dient een zorgvuldige afweging van de voor- en de nadelen van de opties voor het beperken van nachtverkeer op RA een onderdeel te zijn van vervolgonderzoek.</p> <p>Bevoegd gezag wordt gevraagd de uitkomsten van een vervolgonderzoek voor te leggen aan de betrokken bestuurlijke partijen, zodat de uitkomsten en de mogelijke vervolgstappen op draagvlak binnen de regio getoetst kunnen worden. De resultaten van dit onderzoek worden in de eerste helft van 2009 aan de betrokken partijen en aan de CMLR aangeboden.</p>

nr	<u>5. Verhogen toeslagen periode 23:00-07:00u</u>
<u>1. Deelprobleem</u>	De regio ondervindt geluidhinder van vliegtuigbewegingen tussen 23.00u en 07.00u (nachtvluchten). Wens is het verminderen van het aantal vluchten in de periode 23:00-07:00u.
<u>2. Oplossingsrichting</u>	Via tariefmaatregelen ontmoedigen dat in de bedoelde periode vluchten worden uitgevoerd. Op dit moment zijn al forse toeslagen van kracht welke variëren tussen de 33% en 100%.
<u>3. Verkenning mogelijkheden</u>	<p>Rotterdam Airport heeft het initiatief genomen en bij de luchtvaartsector aangekondigd dat de nachtelijke tarieven verder worden verhoogd. Dit zal gebeuren in drie (jaarlijkse) stappen. Er gelden op dit moment drie verschillende nachttoeslagen te weten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Landing en daaropvolgende start tussen 00:00 en 06:00 2. Landing en daaropvolgende start tussen 23:00 en 07:00 (excl. 1) 3. Landing of daaropvolgende start tussen 23:00 en 07:00 <p>De toeslagen waren tot 1 april 2008 respectievelijk 100%, 65% en 33%, na deze datum zijn de toeslagen verhoogd naar 150%, 100% en 50%. Deze worden in 2009 verhoogd naar 175%, 125% en 75% en vervolgens in 2010 verhoogd naar 200%, 150% en 100%. Verder is het minimumtarief in de nacht verhoogd van 15ton MTOW naar 20ton MTOW om kleinere vliegtuigen die meer prijsgevoelig zijn te ontmoedigen.</p> <p>Onzeker is hoe prijsgevoelig de landingen in de bedoelde periode zijn, hierdoor is niet te bepalen of effect zal optreden en wat de (kwantitatieve) effecten van de verhoogde toeslagen zullen zijn.</p>
<u>4. Conclusie</u>	<p>Rotterdam Airport heeft besloten de toeslagen in de nacht de komende 3 jaar in stappen te verhogen met in totaal een factor 2-3.</p> <p>De effecten hiervan zijn niet eenduidig kwantificeerbaar en kunnen derhalve niet in het MER worden berekend.</p>
	<u>Voorstel vervolgacties</u>
	<p>Rotterdam Airport monitort waar mogelijk de effecten van de genomen tariefsmaatregelen om te zien of deze het nachtelijk gebruik van Rotterdam Airport voldoende ontmoedigen.</p> <p>Ook de slotcoördinator wordt gevraagd oog te houden voor – en waarnemingen te signaleren over - de mogelijk optredende effecten van de tariefmaatregelen op aanvragen en gebruik van slots.</p>

nr	6. Microklimaat
1.	<u>Deelprobleem</u>
	<p>Met name bewoners van de woonkernen in de nabijheid van de vertrekroutes ondervinden geluidshinder . Bezien moet worden of het mogelijk is de geluidshinder terug te dringen door relatief kleine routewijzigingen.</p> <p>Site RIVM: Geluidsbelasting is vast te stellen door een fysische meting of berekening van de geluidsniveaus over een langere tijd. De geluidsbelasting in een bepaalde bevolkingsgroep over een langere tijd (bijvoorbeeld een jaar) wordt vaak uitgedrukt in de beleidsmatig gehanteerde representatieve geluidsbelasting over het etmaal, eventueel met straffactoren voor de belasting in de avond en de nacht.</p> <p>Geluidshinder geeft aan hoeveel last (hinder) mensen ondervinden van een bepaald geluid in de woon- of werkomgeving. Geluidshinder in een bepaalde bevolkingsgroep wordt vastgesteld op basis van een vragenlijst onder een representatieve steekproef uit de personen van die groep.</p>
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	<p>Kopiëren van de microklimaataanpak zoals deze door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) rond Schiphol wordt ingezet naar Rotterdam Airport.</p> <p>Toelichting: Rond Schiphol wordt op een aantal plaatsen (op meer dan 5 kilometer van de luchthaven) bekeken of het bundelen van vertrekkende vluchten buiten woonkernen tot verbetering van de geluidsbeleving van bewoners kan leiden.</p> <p>Kansrijke locaties bij Schiphol zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Meer dan 5 kilometer van de luchthaven verwijderd; ○ In de nabijheid van een vertrekroute (SID); ○ Voldoende minder bewoond gebied beschikbaar; ○ Woonkern met relatief veel geluidshinder. <p>Hiertoe dienen in de RA-omgeving probleemgebieden geïnventariseerd te worden waar een dergelijke benadering kansrijk is.</p>
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Er is contact gezocht met de LVNL om de mogelijkheden van een dergelijke aanpak in de omgeving van Rotterdam Airport te onderzoeken. De LVNL geeft aan op dit moment geen mogelijkheden te zien een dergelijke onderzoeks aanpak rondom Rotterdam Airport uit te voeren. Op dit moment is alle capaciteit ingezet bij soortgelijke projecten rondom Schiphol.</p> <p>Zonder de LVNL is een eerste inschatting gemaakt van de mogelijkheden. De gebieden die de meeste geluidshinder ondervinden liggen binnen de 5 kilometer van de luchthaven. Verder is er slechts in zeer beperkte mate (onbebouwde) ruimte aanwezig om het verkeer in te kunnen plaatsen. Hierdoor zijn de mogelijkheden zeer beperkt. Verwachting is dat het beperkt/nauwelijks van invloed zal zijn op de resultaten van het MER.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	<p>Het instrument is wellicht in beperkte mate inzetbaar. Nader micro-klimaatonderzoek is nodig. Op korte termijn is onderzoek door LVNL niet mogelijk; het ontbreekt LVNL op korte termijn aan capaciteit.</p>

	Voorstel vervolg
	<p>VenW verzoekt LVNL om zo spoedig mogelijk een microklimaatonderzoek uit te voeren toegesneden op de situatie van Rotterdam Airport.</p> <p>VenW rapporteert periodiek aan de CMLR.</p>

nr	7. Aanpassen vliegprocedures (CDA, SID's en STAR's)
1.	<u>Deelprobleem</u>
	De geluidsproductie van vliegtuigen in de nacht wordt als hinderlijker ervaren dan overdag. Dit kan leiden tot ernstige slaapverstoring en dit kan de gezondheid schaden.
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Het hanteren van de Continuous Descent approach (CDA), een operationele maatregel waardoor het vliegtuig de landingsbaan met een glijvlucht nadert, vermindert de geluidsproductie bij de landing. Ook het strikt volgen van de SID's en STAR's, gestandaardiseerde aan- en uitvliegprocedures, of het eventueel optimaliseren daarvan kan leiden tot het ervaren van minder hinder; en door nauwkeurig vliegen kunnen woonkernen mogelijk zoveel mogelijk worden ontzien.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>De huidige situatie op Rotterdam Airport maakt een CDA landing niet mogelijk (zie beschrijving Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in het Milieueffectrapport (MER) zoneaanpassing 2008 van Rotterdam Airport).</p> <p>Door de LVNL wordt er op dit moment onderzoek gedaan naar een Instrument Landing Systeem (ILS) van de 06 baan. Daarnaast zal op korte termijn de controlezone (CTR.) van Valkenburg opgeheven worden en de verkeersafhandeling boven Rotterdam Airport en Schiphol beter op elkaar afgestemd worden.</p> <p>Indien deze maatregelen (ILS en CTR) zijn getroffen zal CDA op Rotterdam Airport in de nacht misschien tot de mogelijkheden gaan behoren. Op Schiphol wordt voor nachtlandingen CDA al gebruikt. Indien de verkeersafhandeling gewijzigd wordt zou gekeken kunnen worden of de SID's en de STAR's geoptimaliseerd kunnen worden.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	(Voorlopige) conclusie: CDA landingen en 'nauwkeuriger' vliegen op Rotterdam Airport zijn op dit moment niet mogelijk, op langere termijn misschien wel.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	<p>VenW verzoekt LVNL zo spoedig mogelijk voor RA te onderzoeken: op welke termijn en onder welke randvoorwaarden CDA mogelijk is; of een (verdere) optimalisatie van SID's en STAR's mogelijk is op een zodanige wijze dat de (nachtelijke) hinder wordt beperkt.</p> <p>Op korte termijn verzoekt VenW tevens aan LVNL om optimalisatiemogelijkheden wat betreft CDA, SID's en STAR's voor Rotterdam Airport, nu ook mee te nemen in de lopende onderzoeken van de LVNL rondom Schiphol. Voorkomen moet worden dat bij Schiphol onomkeerbare besluiten worden genomen die vervolgens nadelig blijken te zijn voor (de mogelijkheden bij) Rotterdam.</p> <p>MONITORING VenW rapporteert periodiek aan de CMLR.</p>

nr	<u>8. Beperken grondgeluid</u>
1.	<u>Deelprobleem</u>
	Grondgeluid van vliegtuigen tijdens de start of landing.
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Beperken van het grondgeluid van met name vliegtuigen door het aanbrengen van geluidsreducerende maatregelen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Vliegtuigen die op de grond hun motoren aan hebben produceren geluid. Dit kan komen door de draaiende motoren en/of de stroomvoorziening van een vliegtuig.</p> <p>In de toekomst wordt het platform aan alle zijden (met uitzondering van de N-zijde) omsloten door hangaars. Dit is gedaan om geluiden van het platform zo min mogelijk buiten het platform te laten doorklinken. Daarnaast wordt de luchthaven in de toekomst omgeven door begroeide aarden wallen die het geluid verder moeten beperken.</p> <p>Aan de westzijde van de baan ligt de A13. Geluidsbeperkende maatregelen zijn aan deze zijde weinig effectief omdat er weinig huizen liggen tussen de luchthaven en de A13. De eventuele hinder zal daarnaast vooral door de geluidbelasting van de A13 ontstaan.</p> <p>Aan de oostzijde van de luchthaven is de situatie anders door de nabijheid van de woonkern Schiebroek. Hier is ook ruimte beschikbaar om de geluidsschermen te plaatsen tussen de luchthaven en Schiebroek. Dergelijke geluidsschermen mogen de veiligheid van het luchtverkeer niet nadelig beïnvloeden. Het is derhalve noodzakelijk dat de oplossing geen windverstoring of verstoring van radiosignalen veroorzaakt. Verder mag het niet door de obstakelvrije vlakken heen komen en in de (E)RESA zone staan. Alleen een plaatsing parallel aan de start/landingsbaan is derhalve realistisch, dit zal vermoedelijk net buiten het luchthaventerrein dienen plaats te vinden. Schiphol heeft een vergelijkbare oplossing in onderzoek die voldoet aan de gestelde criteria.</p> <p>Aanvullend onderzoek zou eerst gedaan moeten worden of dit een voldoende positieve bijdrage kan leveren aan het beperken van de geluidsbelasting in delen van Schiebroek /Hillegersberg.</p> <p>Omdat grondgeluid geen deel uitmaakt van de berekeningen in het MER zal de uitkomst van het MER hierdoor niet worden beïnvloed.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	Er zijn reële opties voorhanden om afscherming van grondgeluid van vliegtuigen verder mogelijk te maken. Hiervoor is aanvullend onderzoek noodzakelijk.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	Rotterdam Airport onderzoekt de mogelijkheden en de meest optimale oplossingsrichtingen (met locaties) om het grondgeluid te dempen en de effectiviteit voor de aangrenzende woonkern te toetsen. Bij een positieve uitkomst wordt nader onderzoek gedaan naar haalbaarheid (zowel financieel als qua ruimtelijke inpassing) en uitvoerbaarheid van de voorgestelde oplossing. Het is niet uit te sluiten dat mogelijk ook locaties betrokken moeten worden die

	(net) buiten het luchtvaartterrein liggen; daarover zal afstemming met de gemeente Rotterdam moeten plaatsvinden.
--	---

	Rotterdam Airport rapporteert in de eerste helft van 2009 aan de CMLR.
--	--

nr	<u>9. Verminderen reverse thrust</u>
<u>1. Deelprobleem</u>	
	Grondgeluid van vliegtuigen.
<u>2. Oplossingsrichting</u>	
	Beperken van het grondgeluid van net gelande vliegtuigen door het beperken of verbieden van zogenoemde reverse-thrust.
<u>3. Verkenning mogelijkheden</u>	
	<p>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 (bij sommige vliegtuigen ook luchtremmen, zogenoemde speedbreaks). 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 van reverse-thrust wordt meestal gas bijgegeven. Als er geen gas wordt bijgegeven dan spreekt men over idle reverse-thrust. Bij idle reverse-thrust produceert een motor niet of nauwelijks extra geluid ten opzichte van normaal stationair draaien.</p> <p>Op Schiphol is in de nachtelijk uren alleen het gebruik van idle reverse-thrust toegestaan op de langere (meer dan 3000m) landingsbanen. Reverse-thrust is enkel toegestaan als de veiligheid in het geding zou komen. Op de kortere landingsbanen, zoals de Schiphol-Oost baan, is reverse-thrust dan ook toegestaan.</p> <p>De Schiphol-Oost baan is van vergelijkbare lengte als de baan op Rotterdam Airport (LDA=2000m). Vanuit veiligheidsoverwegingen is een volledig verbod op reverse-thrust dan ook niet wenselijk en haalbaar om door te voeren.</p>
<u>4. Conclusie</u>	
	Door de korte landingsbaan is een verbod op reverse-thrust in de nacht op Rotterdam Airport niet haalbaar en wenselijk in verband met de veiligheid.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	Geen

nr	10. Taxiën met minder motoren
1.	<u>Deelprobleem</u>
	Grondgeluid van vliegtuigen en luchtkwaliteit
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Beperken van het grondgeluid en de uitstoot van taxiënde vliegtuigen door motoren af te schakelen
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Bij het vertrek van een vliegtuig worden in principe alle motoren opgestart. Tijdens het opstarten is het namelijk gewenst dat buiten het vliegtuig iemand kijkt of de motor veilig gestart kan worden en of er geen bijzonderheden te zien zijn tijdens het opstarten van de motor. Het is hierdoor niet mogelijk om motoren pas kort voor vertrek op te starten.</p> <p>Na de landing is het theoretisch wel mogelijk om een motor(en) af te schakelen. Bij tweemotorige vliegtuigen betekent dit dat slecht aan één zijde stuwkracht aanwezig is. Hierdoor kan het zeer moeilijk worden bepaalde bochten te maken. Bij het maken van bochten op het platform zal dan zeer veel kracht moeten worden gezet op de resterende motor, wat tot extra geluid en uitstoot kan leiden. Al met al is (ook internationaal) niet aangetoond dat het uitzetten van één motor bij tweemotorige vliegtuigen tot substantiële verbeteringen zal leiden.</p> <p>Bij drie- of meermotorig vliegtuigen is dit wel het geval, het aandeel hiervan is echter zeer gering op Rotterdam Airport. Verder gaan de meeste maatschappijen die dergelijke vliegtuigen gebruiken na de landing terug naar het gebruik van slechts twee motoren, dit om brandstof te besparen en slijtage te beperken.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	Het uitzetten van motoren direct na de landing zal naar verwachting niet tot positieve effecten leiden.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	Geen

nr	11. Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig
1.	<u>Deelprobleem</u>
	Hinder van geluidsproductie van opstijgende en landende vliegtuigen.
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Door het weren van minder stille vliegtuigen, dan wel het promoten van de meest stille vliegtuigen, zorgen dat alleen zeer stille vliegtuigen gebruik (blijven) maken van Rotterdam Airport.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Sinds 2004 is Rotterdam Airport aangewezen als slotgecoördineerde luchthaven. In de capaciteitsdeclaratie staat opgenomen dat alleen de meest stille categorie (zogenoemde hoofdstuk-4) vliegtuigen in aanmerking komen voor slots. Alleen in uitzonderlijke gevallen krijgen incidentele vluchten met niet hoofdstuk-4 vliegtuigen slots en dan vrijwel uitsluitend indien de vluchten tussen 08.00 en 18.00 uur worden uitgevoerd.</p> <p>Zakenjets, regerings- en militaire vluchten zijn uitgezonderd van de slotregeling. Voor alle civiele vliegtuigen binnen de EU geldt dat sinds enige jaren de meest lawaaiige verboden zijn. Dit geldt echter niet voor militaire vluchten en regeringsvluchten.</p> <p>Rotterdam Airport doet alleen actieve acquisitie op luchtvaartmaatschappijen die met hoofdstuk-4 vliegtuigen vliegen. Dit heeft geleid dat alle lijndienstvluchten inmiddels al enige jaren met de meest stille vliegtuigen worden uitgevoerd.</p> <p>Om de inzet van alleen zeer stille vliegtuigen verder te bevorderen heeft Rotterdam Airport besloten de toeslagen voor de meest lawaaiige vliegtuigen de komende jaren te verdubbelen en een nieuwe heffing te introduceren voor vliegtuigen die niet aan de hoofdstuk-4 normen voldoen (maar niet tot de categorie lawaaiig behoren).</p> <p>De toeslagen voor de meest lawaaiige vliegtuigen zullen in drie jaarlijkse stappen van 100% verhoogd worden van 300% voor 1 april 2008 naar 600% per 1 april 2010. Per 1 april 2009 treedt een heffing voor niet hoofdstuk-4 vliegtuigen in werking van 50% die een jaar later zal worden verdubbeld naar 100%.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	<p>Rotterdam Airport heeft al met aantoonbaar resultaat veel maatregelen op gebied van regulering, tarieven en acquisitie genomen om de meest stille vloot op de luchthaven te laten opereren. Via extra tariefsmaatregelen wordt gestimuleerd dat ook de laatste minder stille vliegtuigen van Rotterdam Airport zullen gaan verdwijnen.</p> <p>De milieueffecten van een dergelijke maatregel zijn niet kwantificeerbaar in het MER.</p>
	<u>Voorstel vervolg</u>
	<p>Indien nog stillere vliegtuigen in de toekomst beschikbaar komen hier op inspelen en in overleg met luchtvaartmaatschappijen aansturen dat deze zo spoedig mogelijk ook op Rotterdam Airport worden ingezet.</p> <p>Overigens is het op dit moment de verwachting van Airbus en Boeing dat de eerste vliegtuigen van een nog stillere categorie pas rond 2020 beschikbaar</p>

	<p>zullen komen.</p> <p>RA monitort de mogelijkheden aan de hand van technische en marktontwikkelingen. Zodra de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven zal Rotterdam Airport daarover berichten aan de CMLR.</p>
--	--

nr	<u>12. Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting</u>
1.	<u>Deelprobleem</u>
	De huidige geluidsbelasting rondom Rotterdam Airport wordt berekend en niet gemeten. Het huidige rekenvoorschrift is ook niet geschikt om te werken met gemeten geluid. Voor (geluidgehinderde) omwonenden en andere belanghebbenden is de methodiek nauwelijks begrijpelijk of inzichtelijk te maken. Mede hierdoor is er een natuurlijk wantrouwen tegen geluidsberekeningen.
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Introduceren van een nieuwe rekenmethodiek die beter uit te leggen is aan de omwonenden en die bijvoorbeeld bruikbaar is om berekeningen zowel modelmatig als op basis van gemeten geluid te kunnen doen.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>De thans in gebruik zijnde rekenmethoden, Kosteneenheid (Ke) en Lden, liggen voor alle luchthavens in Nederland generiek vast in wet- en regelgeving en zijn hierdoor niet eenvoudig (voor één luchthaven) aan te passen. De methodiek ten behoeve van de handhaving vindt hierin ook zijn grondslag.</p> <p>De huidige rekenmethoden zijn specifiek ontwikkeld voor Schiphol, en derhalve toegesneden op een luchthaven met meerdere start/landingsbanen. De meeste regionale velden (Groningen is een gedeeltelijke uitzondering) beschikken echter over één baan. In het buitenland zijn er vergelijkbare vliegvelden waarbij een vereenvoudigde en voor omwonenden toegankelijke handhavingmethodiek wordt toegepast.</p> <p>De handhavingmethodiek zoals deze veel in het Verenigd Koninkrijk wordt gebruikt, zoals bij London City Airport, is hiervan een voorbeeld.</p> <p>Bij London City Airport wordt gebruik gemaakt van de volgende methodiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vliegtuigtypen worden aan de hand van de verwachte geluidsproductie ingedeeld in "geluidsbanden" van 3dB; • Deze geluidsbanden worden vertaald in een punten systeem; • Aan beide zijden van de baan staan 2 geluidsmetposten waar een vliegtuig altijd tussendoor vliegt. Het gemiddelde hiervan geeft het totale geluid aan; • Per vliegtuigbeweging wordt bekeken of een vliegtuig binnen de verwachte geluidband blijft, indien deze er significant boven zit wordt contact opgenomen met de betreffende luchtvaartmaatschappij; • Periodiek wordt gecontroleerd aan de hand van geluidsmetingen of de indeling nog steeds correct is; • Tevens wordt gecontroleerd of iedere vlucht zich gehouden heeft aan het voorgeschreven vliegpad (zowel bij landing als bij start). Bij afwijkingen wordt hier tegen opgetreden. <p>Een dergelijk puntensysteem (bijvoorbeeld met quota per baanrichting of baan kant) zou een mogelijke oplossing kunnen bieden. Wellicht zou deze dienen te worden aangevuld met een nachtstrafactor, bijvoorbeeld conform de Lden methodiek.</p> <p>Nadeel van een puntensysteem is dat er geen directe koppeling meer is tussen de handhaving (in het puntensysteem) en de RO-beperkingen die gevormd worden door een totale jaarlijkse geluidsbelasting in Lden of Ke. Voor een</p>

	<p>dergelijke breuk met het verleden zal een grote cultuuromslag in denken noodzakelijk zijn die niet op korte termijn te realiseren is.</p> <p>Het is niet voor de hand liggend om beide systemen tegelijk te gebruiken. Als gekozen wordt voor een puntensysteem dan dient geaccepteerd te worden dat de RO-contouren kunnen variëren van jaar tot jaar en dat bij een verschuiving van contouren na enige jaren wellicht een aanpassing van de RO-beperkingen noodzakelijk is.</p> <p>Voordeel van een dergelijk puntensysteem is dat het transparant, verifieerbaar en uitlegbaar is voor de omgeving. Ook discussies met overschrijdingen op niet relevante plaatsen kan met een goede keuze van methodiek tot het verleden behoren. Voorkeur zou hebben een dergelijk systeem eerst op een regionale luchthaven te ontwikkelen en later op bijvoorbeeld een grote luchthaven als Schiphol toe te passen in plaats van omgekeerd. Dit omdat implementatie op een regionale luchthaven (in de vorm van een pilot) relatief eenvoudiger is zowel wat betreft regelgeving als afstemming.</p>
4.	<u>Conclusie</u>
	<p>De ervaring leert dat voor regionale luchthavens door vorm en omvang niet zonder meer dezelfde oplossing kan worden geïmplementeerd als bij Schiphol gekozen wordt. (Nb vergelijk ook analyses IPO-werkgroep RBML ten aanzien van de handhaving van kleine groene vliegvelden).</p> <p>Aanpassen van het handhavingstelsel is een wens die ook door de Tweede kamer breed gedragen wordt. Als voor een goed systeem gekozen wordt dan kan dit het vertrouwen in de handhaving van geluidsnormen in de omgeving herstellen.</p> <p>Echter voor een dergelijke stap zijn veel wijzigingen noodzakelijk zowel in denken als in wet- en regelgeving. Dit is niet op korte termijn implementeerbaar.</p>
	<u>Voorstel vervolg</u>
	<p>Geadviseerd wordt om in overleg te treden met de partijen (ambtelijk, bestuurlijk, etc.) die rondom Schiphol betrokken zijn bij onderzoek naar C. aanpassing van de handhavingmethodiek. Het is van belang om van begin af aan niet alleen Schiphol maar ook de regionale luchthavens in het algemeen en Rotterdam Airport in het bijzonder bij dergelijke analyses te betrekken.</p> <p>Het bevoegd gezag wordt verzocht bij deze methodiekontwikkeling al rekening te houden met de specifieke kenmerken van regionale luchthavens.</p> <p>ONDERZOEK</p> <p>Voorgesteld wordt in een proef onderzoek te doen naar de mogelijkheden hoe de handhaving zou kunnen plaatsvinden op basis van gemeten geluid, bijvoorbeeld met behulp van de meetposten van RANOMOS.</p>

nr	<u>13. Monitoring geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving</u>
<u>1. Deelprobleem</u>	Voor(geluidgehinderde) omwonenden en andere belanghebbenden is de huidige rekenmethodiek van het vliegtuiggeluid van Rotterdam Airport nauwelijks begrijpelijk of inzichtelijk te maken. Er wordt gebruik gemaakt van jaargemiddelde geluidsbelasting en dat sluit niet aan bij de hinder die de omwonenden ervaren. Zij ervaren met name steeds de piekbelasting; dit is het hoogst gemeten geluid van een overkomend vliegtuig. Mede hierdoor is er een natuurlijk wantrouwen tegen geluidsberekeningen.
<u>2. Oplossingsrichting</u>	Het plaatsen van meetinstrumenten die het geluid meten van overkomende vliegtuigen; de gegevens kunnen online worden geregistreerd en (schriftelijk) gerapporteerd aan de opdrachtgever.
<u>3. Verkenning mogelijkheden</u>	<p>Wellicht komen meerdere bedrijven en systemen voor deze toepassing in aanmerking, maar in deze verkenning zijn 2 mogelijke systeemtoepassingen beschouwd :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. systematiek van DCMR (www.dcmr.nl); 2. systematiek van Geluidsnet (www.geluidsnet.nl). <p>ad 1. De DCMR heeft momenteel een 6 -tal meetposten rondom Rotterdam Airport. De gegevens zijn maar voor een beperkt gebied relevant en worden niet online zichtbaar gemaakt. Huidige meetposten DCMR: Schiedam (twee: Kasteelweg en Nachtegaallaan), Lansingerland (twee; Vosmaerstraat in B&R en Pastoor Canniuslaan in Bergschenhoek), Rotterdam (twee: Achterdijk Overschie en Veldkersweg in Schiebroek).</p> <p>Ad 2. Het private bedrijf Geluidsnet meet momenteel vliegtuiggeluid rondom Schiphol in een groot aantal gemeenten met diverse meetpunten per gemeente. Dit wordt ook online gepresenteerd. Het aantal meetpunten kan op maat worden vastgesteld en is vanzelfsprekend mede afhankelijk van het beschikbare budget.</p> <p>Het is aan de individuele gemeenten om een keuze te maken uit beide (of andere) systemen van monitoring. Diverse aspecten, waaronder financiële, spelen daarbij een rol. Om goed inzicht te krijgen van het feitelijk geproduceerd vliegtuiggeluid is een dicht netwerk van meetpunten van belang. Goede onderlinge afstemming over de locaties waar gemeten zal gaan worden is een noodzakelijke randvoorwaarde.</p>
<u>4. Conclusie</u>	Om tegemoet te komen aan de behoefte van de omgeving aan meer informatie van feitelijke geluidsbelasting kunnen diverse systematieken worden ingezet. Meten en online zichtbaar maken van de meetgegevens van vliegtuiggeluid rondom Rotterdam Airport is mogelijk (DCMR, Geluidsnet) maar meer onderzoek naar mogelijkheden, wenselijkheid en kosten is noodzakelijk.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	De gemeenten (C. de provincie, het rijk) moeten bepalen of ze behoefte hebben aan meer inzicht in gemeten vliegtuiggeluid op de grond dan momenteel beschikbaar is. Indien dat het geval is moet bepaald worden welke informatie -

op basis van welke systematiek van meten - aan de wensen voldoet. Daartoe dient bijvoorbeeld onderzoek gedaan te worden naar de mogelijkheden van de systematiek van de DCMR, Geluidsnet en mogelijke andere aanbieders. Daarbij moet onder andere in beschouwing genomen worden: locaties, kosten, verdeling van kosten, presentatie van de meetgegevens, etc.

ONDERZOEK

Voorstel is om de Commissie 28 te vragen naar analyse en advies:

- Welke informatie is nu beschikbaar?;
- Welke informatie-elementen worden nu door betrokkenen gemist ten behoeve van goede opinievorming? Welke "betrouwbare" informatie kan behulpzaam zijn in het overleg met de omgeving?;
- Draagt de onderzochte systematiek van DCMR C. Geluidsnet bij aan die informatiebehoefte?;
- Welke informatie kan (technisch) geboden worden (bijv. via inhuur DCMR dan wel Geluidsnet) ?;
- Wat adviseert de CMLR om extra te onderzoeken en monitoren?.

Verzoek aan de CMLR om een advies in het eerste kwartaal van 2009

nr	14. Flankerend beleid – hinderbeperkende maatregelen
1.	Deelprobleem
	Bepaalde woonwijken in de gemeenten Schiedam en Lansingerland ondervinden geluidshinder van meerdere bronnen. Het terugdringen van andere overlastbronnen dan de luchtvaart zou positief kunnen bijdragen aan het verminderen van de totale gecumuleerde hinder die wordt ondervonden.
2.	Oplossingsrichting
	Geluid van andere overlastbronnen dan het vliegverkeer verminderen door compenserende geluidswerende maatregelen (geluidsschermen, bomen, e.d.).
3.	Verkenning mogelijkheden
	<p>De (extra) geluidsbelasting ten gevolge van de toename van vliegverkeer op Rotterdam Airport is in de ogen van de gemeenten Lansingerland en Schiedam onwenselijk. Met name de cumulatie van overlast voor die inwoners die met verschillende geluidsbronnen worden geconfronteerd is zorgelijk. Beide gemeenten zien mogelijkheden om de hinder van grondgeluid van andere bronnen dan het vliegverkeer te verminderen door het plaatsen van geluidsschermen langs wegen. Dit ter compensatie van de piekbelasting die de (extra) vliegbewegingen op die locaties veroorzaken.</p> <p>Voor geluidsschermen komen na verkenning volgens de gemeenten Lansingerland en Schiedam de volgende locaties primair in aanmerking:</p> <p>N 209</p> <p>De provinciale weg N 209 doorkruist Lansingerland en zorgt voor overlast. De meest recente informatie over de geluidssituatie v.w.b. Lansingerland dateert van december 2000. De bevindingen in dit rapport hebben er toe geleid dat er dubbellaags ZOAB op het betreffende deel van de N 209 aangebracht is, waardoor de geluidsoverlast vanwege het verkeer op diverse plekken aan de normen voldoet. Op andere plekken echter nog niet. Er zou nieuw geluidsonderzoek plaats moeten vinden om te bepalen waar schermen nodig zijn en om te beoordelen op welke delen sprake is van onwenselijke mate van cumulatie. Op dit moment wordt een studie uitgevoerd in het kader van de tracénota/MER voor de A13/16, een nieuwe rijksweg die o.a. door Lansingerland komt. In dat kader worden de effecten van de aanleg van deze weg berekend, zowel v.w.b. geluid en luchtkwaliteit op de A13/16, als ook de effecten voor het verkeer op het onderliggend wegennet. Begin 2009 zijn de meest actuele bevindingen beschikbaar.</p> <p>Spoor Schiedam-Delft</p> <p>Het spoor tussen Schiedam en Delft zorgt voor de wijken in Schiedam-Noord voor overlast. De piekbelasting van een passerende trein is met name hoog voor woningen in de buurt van het spoor. De geluidscontouren aan westelijke zijde van het spoor komen volgens de gemeente Schiedam bijna gelijk te liggen met de nieuwe contouren van Rotterdam Airport (voorkeursvariant bevoegd gezag uit MER 2006). De woningen in de Polderwetering en de buurten Sveaparken en de Gaarden zullen gebaat zijn bij een eventueel geluidsscherm.</p> <p>Noordbaan A20</p> <p>Aan de Zuidkant van de A20 langs Schiedam is al een bestaand geluidsscherm (Blijdorp) en wordt deels een nieuw scherm gebouwd, namelijk langs het nieuwbouwproject 'Over het water'. Langs de noordbaan van de A20 is op dit</p>

	<p>moment geen geluidsscherm. Nu de minister van VenW de bestuurlijke wens heeft uitgesproken de A4 Delft-Schiedam te willen realiseren, is de verwachting dat de wijk Groenoord in het kader van dat project een geluidsscherm krijgt. Dit deel van de A20 dient immers herontwikkeld te worden bij de aanleg van de A4. Volgens de gemeente Schiedam hebben echter ook andere wijken overlast van de combinatie van vliegverkeer van Rotterdam Airport en de A20. De gemeente Schiedam heeft derhalve de wens om ook geluidsschermen aan te leggen langs de A20 tot aan de Parkweg.</p> <p>Mogelijkheden</p> <p>In de volgende trajecten kunnen de mogelijkheden worden bezien:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Subsidie voor geluidswerende maatregelen (geluidsschermen, etc.) in het kader van de "subsidieregeling sanering verkeerslawaaï" (bestaande subsidieregeling VROM); 2. Verkennen van mogelijkheden in planvorming project A4 Delft-Schiedam /IODES; (zie ook MIRT 2008, pag. 131.); 3. Verkennen mogelijkheden in planvorming project Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft); (zie ook MIRT 2008, pag. 152.); 4. Verkennen mogelijkheden in planvorming project A13/A16/A20 Rotterdam; (zie ook MIRT 2008, pag. 135.). <p>Ad 1. Subsidie voor geluidswerende maatregelen (geluidsschermen, etc.) in het kader van sanering wordt door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu toegekend op basis van de "subsidieregeling sanering verkeerslawaaï". Beoordeling van aanvragen vindt plaats door het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV). Subsidietoekenning wordt bepaald op basis van prioriteit. Criteria voor subsidietoekenning zijn: hoogte van maximale geluidsbelasting, efficiëntie van de maatregelen per woning en volgorde van indiening van de aanvraag.</p> <p>Voor een inschatting van de doelmatigheid van afscherming van probleemlocaties is informatie nodig van de actuele akoestische situatie van de betreffende locaties.</p> <p>De subsidieregeling voor het plaatsen van geluidsschermen is strikt (criteria zijn hard, regeling is Raad van State-proof). Per individueel geval bezien of de schermen aan de criteria voldoen.</p> <p>Ad 2. Bestaande afspraken en mogelijkheden voor inpassing en/of versnelling bezien met projectleiding project A4 Delft-Schiedam.</p> <p>Ad 3. Bestaande afspraken en mogelijkheden voor inpassing en/of versnelling bezien met projectleiding project Rijswijk-Schiedam.</p> <p>Ad 4. Bestaande afspraken en mogelijkheden voor inpassing en/of versnelling bezien met projectleiding project A13/A16/A20 Rotterdam.</p>
4.	<p>Conclusie</p> <p>Flankerend beleid kan mogelijk bestaan uit het terugdringen van geluid van andere overlastbronnen dan het vliegverkeer. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan het treffen van maatregelen die anticiperen op maatregelen die in het kader van andere rijksprojecten (moeten) worden uitgevoerd. Zo kan het plaatsen van geluidsschermen langs een aantal wegen in Schiedam en Lansingerland een effectieve oplossing zijn om het grondgeluid van andere geluidbronnen terug te dringen, ter compensatie van de extra piekbelasting die door het luchtverkeer op die locaties wordt veroorzaakt.</p> <p>Er zijn diverse trajecten denkbaar om deze geluidsschermen te realiseren, hetzij</p>

	<p>via bestaande subsidieregelingen, hetzij via lopende MIRT-trajecten. Om de effectiviteit van maatregelen vast te kunnen stellen is inzicht in de huidige akoestische situatie noodzakelijk.</p>
	<p><u>Voorstel vervolg</u></p> <p>De gemeenten Lansingerland en Schiedam verzoeken het bevoegd gezag om zich in te spannen om de boven genoemde hinder beperkende maatregelen (i.c. geluidsschermen) zo spoedig mogelijk te realiseren, ter compensatie van de toename van geluidsbelasting door vliegverkeer. Derhalve het verzoek aan bevoegd gezag om de mogelijkheden te verkennen om voor genoemde projecten (bij voorrang) subsidie te verlenen dan wel versnelde inpassing anderszins te realiseren.</p> <p>Acties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De gemeenten Lansingerland en Schiedam nemen ook zelf wederom contact op met het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) om opnieuw de reguliere mogelijkheden binnen de subsidieregeling sanering verkeerslawaaai te bezien. De gemeente Schiedam heeft al jaar en dag een aanvraag uitstaan voor een geluidsscherm ter hoogte van Groenord Zuid, langs de A20. Deze aanvraag blijft van kracht. • VenW onderzoekt op welke wijze beleidsmatig en technisch een inpassing dan wel versnelling in (de betreffende elementen) van de diverse projecten kan worden aangebracht. • Lansingerland en Schiedam agenderen hun wensen in de regio (provincie, stadsregio) ten behoeve van het landsdelig bestuurlijk overleg over het MIRT in het najaar van 2008. • Schiedam zal ook via de gesprekken over de A4 en (eventuele) gesprekken over de spoorverbreding Schiedam-Delft de geluidsschermen als aandachtspunt blijven opvoeren. <p>ONDERZOEK</p> <p>De gemeente Lansingerland onderzoekt, zodra de verkeerseffecten en de effecten ten aanzien van de geluidhinder uit de effectenstudie voor de aanleg van de A13/16 bekend zijn, de gevolgen hiervan voor de N 209 op het grondgebied van deze gemeente.</p> <p>Schiedam zal via de geluidskaart (door de eigen gemeente geproduceerd) extra duidelijkheid verschaffen over de grootte van de huidige overlast.</p>

nr	15. Flankerend beleid – OV-ontsluiting
1.	<u>Deelprobleem</u>
	<p>De zakenluchthaven Rotterdam Airport is in de huidige situatie beperkt bereikbaar per OV. Er rijdt een laagfrequente bus via een grote omweg naar Rotterdam CS, en er zijn taxi's. Het aandeel OV in de afwikkeling van het luchtreizigersverkeer is op dit moment zeer beperkt. Tegelijkertijd vindt er veel gebiedsontwikkeling plaats op en rond de luchthaven (nu en in de toekomst) zoals Oudeland, Schieveen, Hoog Zestienhoven, RTM airpark en Technopolis in Delft. Daardoor zal in de nabije toekomst het aantal m²'s kantoren en bedrijven enorm gaan toenemen. Duizenden nieuwe arbeidsplaatsen zullen in het gebied ontstaan. Dientengevolge zal de hoeveelheid (auto-) verkeer van en naar het gebied enorm gaan toenemen. Deze ontwikkelingen vereisen dat de bereikbaarheid van het gebied sterk zal moeten verbeteren. Er zijn diverse plannen op het gebied van bereikbaarheid per weg, zoals aanleg A13/16 en verdubbeling Doenkade; Deze maatregelen zijn echter ook al hard nodig om de bestaande verkeers-en leefbaarheidproblemen in de noordrand van de Rotterdamse regio tegen te gaan. Om een structurele oplossing van de bereikbaarheid en leefbaarheid te bewerkstelligen zal het OV een veel groter aandeel in de totale mobiliteit moeten krijgen.</p> <p>Goede OV-bereikbaarheid van dit gebied kan positief bijdragen aan afname van de milieudruk en aan bereikbaarheid van het gebied. Gegeven de regionale betekenis van dit gebied is daarom een sterk verbeterde regionale OV-bereikbaarheid gewenst, teneinde dit sterk verstedelijkte gebied voor zijn bereikbaarheid minder afhankelijk te maken van de auto. Dat leidt enerzijds tot een betere en robuustere bereikbaarheid, anderzijds tot minder autoverkeer, en dus een verminderde druk op het milieu (CO₂, geluid en fijn stof) en op de schaarse ruimte. Daarnaast zal aanwezigheid van hoogwaardig OV bijdragen aan het aantrekken van meer kennisintensieve bedrijvigheid in de Noordrand van de regio Rotterdam. Dit is van groot belang in het kader van de gewenste diversifiëring van de regionaal-economische structuur.</p>
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	<p>Rotterdam Airport maakt deel uit van de vitale infrastructuur van de Randstad. Samen met de Mainport en Rotterdam CS is het één van de drie internationale 'adressen' in de Rotterdamse regio. En daarmee een belangrijk internationaal 'asset' vanuit economische optiek. Rotterdam Airport speelt daarnaast een belangrijke rol op Zuidvleugelniveau als luchthaven én als vestigingslocatie voor bedrijven en instellingen. Rotterdam Airport trekt dan ook in toenemende mate verkeer uit de gehele zuidvleugel en verder.</p> <p>Beperking van de hoeveelheid autoverkeer van en naar de luchthaven draagt bij aan vermindering van de geluidsbelasting, de congestie en de leefbaarheidproblemen, en vergroot de attractiviteit van het gebied als economische vestigingslocatie.</p> <p>Een significante modal-shift (van auto naar OV) kan enkel worden bereikt met het aanbieden van daadwerkelijk hoogwaardige alternatieven. Het gaat immers om het verleiden van de <i>keuzereizigers</i>; diegenen die kunnen kiezen tussen auto of OV. Zij zullen in het bijzonder naar de deur-tot-deur reistijd kijken en het gemak van het vervoersalternatief. Voor een toekomstige duurzame en milieuvriendelijke bereikbaarheid, met maximale positieve uitstraling op de omgeving, moet dan ook worden ingezet op een zo hoogwaardig mogelijke OV-</p>

	<p>ontsluiting. Kenmerken daarbij zijn: snel, direct (korte routes en geen overstap), hoogfrequent, betrouwbaar en comfortabel.</p> <p>Rotterdam Airport (en omgeving) dient daarbij uitstekend ontsloten te zijn vanuit een ruime regio (in het bijzonder met Rotterdam, Lansingerland, Schiedam, Delft, Den Haag, Zoetermeer) door middel van hoogwaardig OV, dat optimaal is geïntegreerd in / deel uit maakt van reeds bestaande hoogwaardige systemen, zoals metro en RandstadRail. Een hoge ambitie is hier op zijn plaats.</p>
3.	<p>Verkenning mogelijkheden</p> <p>Tijdens het bestuurlijk overleg van 14 juli 2008 is door wethouder Harbers van de gemeente Rotterdam het onderwerp 'openbaar vervoer' genoemd als één van de kansrijke opties in het kader van terugbrengen van de milieuhinder rondom de luchthaven. De wethouder gaf hierbij aan dat de gemeente Rotterdam graag afspraken wil maken met de andere partijen betrokken bij het bestuurlijk overleg om de OV bereikbaarheid van de luchthaven en de noordrand te verbeteren en daarmee het autoverkeer van en naar de luchthaven terug te dringen. Juist dat autoverkeer is immers verantwoordelijk voor een groot deel van de CO2-footprint van de luchthaven. Rotterdam is hard bezig met het terugbrengen van de CO2 uitstoot in de regio, hiertoe is in 2006 het Rotterdam Climate Initiative programma gestart met als tot doel in 2025 50% minder CO2 uit te stoten dan in 1990.</p> <p>In 2006 is de eerste ingediende MER door bevoegd gezag niet aanvaard mede doordat in de MER te weinig aandacht was besteed aan de negatieve milieueffecten. De druk op het wegennet nu, en zeker in de toekomst (met ontwikkelingen als Schieveen, Hoog Zestienhoven, Oudeland etc.) en de congestie zal naar verwachting toenemen. Deze druk kan verminderd worden als het gebied in de Noordrand van Rotterdam - en in het bijzonder Rotterdam Airport- bereikbaar is per hoogwaardig regionaal OV, met daarnaast mogelijk ook positieve gevolgen voor de geluidsdruk. Tevens kan verbetering van de OV-ontsluiting van het gebied mogelijk bijdragen aan meer maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak in de regio, immers het belangrijkste doel van onze activiteiten.</p> <p>Relatie met onder andere startnotitie Randstad 2040, netwerkanalyse Zuidvleugel</p> <p>Bij het Rijk wordt het belang van goede OV-bereikbaarheid van Rotterdam Airport en onder andere SciencePort Holland erkend (ook in groter verband zoals het MIRT):</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de startnotitie Randstad 2040 staat dat op het niveau van stadsregio's en vleugels de meeste functionele relaties bestaan en de achterstanden het grootst zijn in het OV. Tevens wordt aangegeven dat het kabinet overweegt om voor de korte en middellange termijn wat betreft het OV prioriteit te geven aan versterking op het niveau van de stadregio's en de vleugels. In deze startnotitie staat dat met de decentrale overheden onderzocht zal worden welke concrete maatregelen genomen moeten worden. Een mogelijke maatregel is het uitbreiden van het regionale OV-netwerk binnen de stadsregio's en tussen de stadsregio's en omliggende woon- en werkgebieden; • In de regionale netwerkanalyse Zuidvleugel wordt de OV-ontsluiting van Rotterdam Airport en Scienceport Holland als maatregel voor Openbaar Vervoer genoemd in het maatregelenpakket; • In het regeerakkoord staat: "Ruimtelijke projecten, zoals de ontwikkeling

van de Nationale Landschappen, de mainport Schiphol, de Noord- en Zuidvleugel en de verdere ontwikkeling van Almere, Zuid-Oost Brabant en Noord Limburg worden in samenhang gezien met infrastructuur en (openbaar) vervoer. In plaats van het MIT komt er een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).” (regeerakkoord 7 februari 2007, pagina 21);

- In de landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA weg) is gebleken dat er een bereikbaarheidsprobleem blijft op de Ruit Rotterdam, ook na uitvoering van de reeds geplande MIRT projecten. Voor de Ruit Rotterdam start daarom een multimodale, gebiedsgerichte MIRT-verkenning. Het is de bedoeling dat eind 2009 de MIRT-verkenning in het bestuurlijk overleg voorligt ter besluitvorming. (Eerste zin ligt vast in een brief van de Minister aan de Tweede Kamer van 22 november 2007. Tweede en derde zin zijn uitspraken van de Minister tijdens een AO: 31200 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008 Nr. 94 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG Vastgesteld 8 augustus 2008).

Onderzoek

De stadsregio Rotterdam heeft (in samenwerking met de vervoersregio Haaglanden) onderzoek gedaan naar de OV ontsluiting van scienceport Holland. Belangrijkste aanbevelingen uit deze rapportage zijn:

- Voor de korte termijn wordt ingezet om een snelle airportshuttle tussen Rotterdam Airport en Randstadrailhalte Meijersplein (in de toekomst waarschijnlijk Rotterdam Airport geheten). Dit zou gelijk bij ingebruikname van dit station (voorzien in 2009) gerealiseerd moeten zijn. Als de eerste bedrijvigheid in Schieveen wordt opgeleverd, behoort een verbinding station Meijersplein (Rotterdam Airport) – Rotterdam Airport – Schieveen – station Rodenrijs v.v. tot de mogelijkheden;
- Voor de middellange termijn (2012-2015) wordt uitgegaan van een hoogwaardige OV-verbinding op de route station Meijersplein (Rotterdam Airport) – Rotterdam Airport – Schieveen – Technopolis – station Delft en het doortrekken van de ZoRobus van station Rodenrijs naar Schiedam centrum. Voor deze verbindingen is deels nieuwe OV-infrastructuur vereist;
- Voor de lange termijn wordt een verdere studie aanbevolen naar de realisatie van een TramPlusverbinding tussen CS en Rotterdam Airport. Er moet een ambitieus plan komen voor goede verbindingen tussen Rotterdam Centraal, Hoog Zestienhoven, de luchthaven, Schieveen, Technopolis en Delft.

Rotterdam Airport

Rotterdam Airport heeft de ambitie om het aandeel van vervoer van en naar de luchthaven per OV te laten toenemen tot 20-25%. Dit kan alleen als er voldoende aanbod van hoogwaardig OV is. Momenteel reist ongeveer 9% van de passagiers die van Rotterdam Airport vertrekken per OV (inclusief taxigebbruik). Dit beperkte aandeel is deels te verklaren door het beperkte aanbod van openbaarvervoer verbindingen van en naar de luchthaven. Versterking en uitbreiding van het aanbod van hoogwaardige OV leidt tot een vergroting van het aandeel passagiers (en werknemers van de luchthaven en de bedrijventerreinen in de omgeving) dat gebruikt maakt van het OV en de auto laat staan.

Realisatie op korte termijn van een shuttleverbinding tussen Randstadrailhalte

	<p>Meijersplein (Rotterdam Airport) en de luchthaventerminal is een essentiële stap in de aansluiting van de luchthaven op het regionale OV-net. De shuttle moet hoogfrequent zijn en qua comfort en uitstraling passen bij de luchthaven.</p> <p>London City Airport London City Airport is een goed voorbeeld van een luchthaven die goed ontsloten is per hoogwaardig OV (Docklands Light Railway) en waarbij een groot aantal passagiers gebruik maakt van deze verbinding om van en naar de luchthaven te komen. Belangrijk hierbij is de directe en hoogwaardige kwaliteit van de verbinding: zonder overstap en met metro-kwaliteit vanaf de luchthaven naar de City.</p> <p>Ook in andere Europese landen zijn goede voorbeelden van directe railverbindingen (metro, S-Bahn) tussen (regionale) luchthavens en het omliggende stedelijk gebied en de binnenstad.</p> <p>Stadsregio Rotterdam en Programma van Eisen OV 2009 In het PvE voor de dienstregeling 2009 van het OV in Rotterdam, opgesteld door de Stadsregio Rotterdam, is de Airport-shuttle wel opgenomen, maar slechts als onderdeel van een langere buslijn en met een lage frequentie, waardoor reizigers die met Randstadrail arriveren, geconfronteerd zullen worden met wachttijden op station Melanchthonweg (2009/2010) of station Meijersplein. Dit is een punt van zorg. Om daadwerkelijk de keuzereiziger aan te spreken zal er hogere kwaliteit geleverd moeten worden.</p>
4.	<p>Conclusie</p> <p>Er is er behoefte aan een hoogwaardige, directe OV-ontsluiting van Rotterdam Airport en de omliggende gebieden zoals SciencePort Holland met Rotterdam, Schiedam, Lansingerland, Delft, Zoetermeer en Den Haag. Dit kan een positieve bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van CO₂ en de geluidsdruk van het wegverkeer op de N209 en de toekomstige A13/16. Rotterdam is hard bezig met het terugbrengen van de CO₂ uitstoot in de regio, hiertoe is in 2006 het Rotterdam Climate Initiative programma gestart met als tot doel in 2025 50% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990.</p> <p>Structurele verbetering van het OV, en een kwaliteitssprong van het OV, kan naast verbetering van de bereikbaarheid bijdragen aan de leefbaarheid in de omgeving en aan beperking van de geluidbelasting door het autoverkeer. De kwaliteitssprong moet impliceren dat de keuzereiziger verleid wordt om de auto te laten staan en het OV kiest uit kwaliteitsoverwegingen (snelheid en comfort). Een uitstekende regionale OV-bereikbaarheid is ook een belangrijke bijdrage aan het duurzaam bereikbaar houden van de vitale hoofdinfrastructuur binnen de Randstad. Ook zal het bijdragen aan het aantrekken van kennisintensieve bedrijvigheid in de Noordrand van de regio Rotterdam. Zeer recent is bekend geworden dat Shell na 10 jaar afwezigheid weer een kantoor opent in Rotterdam. Eén van de argumenten daarbij is Rotterdam Airport.</p> <p>In 2006 is de eerste versie van de MER door bevoegd gezag niet aanvaard mede doordat in de MER te weinig aandacht was besteed aan de milieueffecten van OV. Tevens kan de druk op het wegennet (in de toekomst) met ontwikkelingen als Schieveen, Hoog Zestienhoven, Oudeland verminderd worden als het gebied in de Noordrand van Rotterdam bereikbaar is per hoogwaardig regionaal OV, met mogelijk positieve gevolgen voor de geluidsdruk. Een betere regionale OV-ontsluiting van het gebied kan mogelijk bijdragen aan het creëren van meer draagvlak in de regio waar gedeputeerde</p>

	Van Heijningen namens de Minister in 2007 mee is gestart.
	<u>Voorstel vervolg</u>
	<p>Partijen stellen de Minister van Verkeer en Waterstaat voor samen vast te stellen dat een hoogwaardige regionale openbaar vervoersontsluiting van Rotterdam Airport e.o. van groot belang is voor zowel de bereikbaarheids- en de leefbaarheids situatie in het noordelijk deel van de regio als voor de economische vestigingsplaatskwaliteit.</p> <p>Gezamenlijk ook wordt geconstateerd dat het door de stadsregio Rotterdam in samenwerking met Haaglanden uitgevoerde onderzoek naar de OV-ontsluiting van scienceport Holland in dat opzicht voor de korte, middellange en lange termijn interessante inzichten en aanbevelingen heeft opgeleverd, waaronder voor de korte termijn een snelle airport-shuttle tussen Rotterdam Airport en de Randstadrailhalte Meijersplein.</p> <p>Partijen stellen de Minister van Verkeer en Waterstaat voor om in het kader van het vergroten van het draagvlak voor de luchthavenaanwijzing een extra financiële impuls te geven aan de shuttleverbinding tussen Randstadrail en Rotterdam Airport. De OV-bereikbaarheid van Rotterdam Airport kan daarmee op korte termijn worden verbeterd.</p>

nr	16. Flankerend beleid - communicatie
1.	<u>Deelprobleem</u>
	<p>Omwonenden ervaren de communicatie over en met Rotterdam Airport als onvoldoende. Dit blijkt onder andere uit het onderzoek dat de CMLR heeft gedaan in 2007/2008: Rotterdam Airport, Een nieuwe Belevenis (Awareness).</p> <p>Uit het rapport 'Rotterdam Airport, Een nieuwe belevenis', blijkt dat 'Bij gelijke geluidsbelasting informatie, communicatie, invloed en medezeggenschap de beleving van hinder flink kunnen beperken (Stallen, 2006). Naast concrete activiteiten en maatregelen om de hinder te beperken verdient het dus aanbeveling om de hinderbeleving centraal te stellen in het beleid rond de luchthaven. Communicatie en participatie vervullen daarbij een sleutelrol' pag. 11.</p>
2.	<u>Oplossingsrichting</u>
	Intensiveren en verbeteren van de communicatie en de informatie-uitwisseling rondom Rotterdam Airport met betrokken (bestuurlijke) partijen en omwonenden.
3.	<u>Verkenning mogelijkheden</u>
	<p>Onderzocht zijn de mogelijkheden van het verbeteren van de communicatie (strategie) tussen de betrokkenen en welke rollen en posities daarin zijn te onderscheiden. De werkgroep heeft geconstateerd dat er op de verschillende niveaus van communicatie (beleidsmatig, bestuurlijk, informatief (feiten/procedures), procesmatig, bedrijfsmatig) steeds verschillende spelers zich bezig houden met/ verantwoordelijk zijn voor een goede onderlinge communicatie/ afstemming en voor de communicatie met 'de omgeving' van Rotterdam Airport.</p> <p>Door de werkgroep is geconstateerd dat door de diverse belangen en rollen van de verschillende partijen (overheidsorganisaties, commerciële partijen) het niet reëel is te streven naar het spreken met één mond. Tegelijk is wel geconstateerd dat de burger gediend is bij een meer samenhangende en gestructureerde informatiestroom (van feitelijke informatie zoals wet- en regelgeving en informatie over openingstijden, maar ook informatie over wáár informatie vindbaar is etc.).</p> <p>De CMLR van Rotterdam Airport zou nog meer dan ze al doet deze taak verder kunnen vormgeven. Voor verbetering van de inzet van communicatiemiddelen betekent dat:</p> <p>Stroomlijnen en afstemmen, waar mogelijk, van berichtgeving en informatievoorziening; en daarnaast</p> <p>Accepteren en respecteren van autonome communicatie door partijen omdat er duidelijk ook verschillen zijn wat betreft belangen, standpunten en rollen; en ten slotte</p> <p>Het besef dat mensen in de regel informatie willen krijgen over de onderwerpen die hen raken. Het is van belang zich te realiseren dat de burger niet altijd geïnteresseerd is in alle processtappen die daarbij, bijv. door overheden, worden gezet.</p> <p>Verder is geconstateerd dat de oprichting van de werkgroep en het uitwisselen van informatie binnen de werkgroep positieve effecten heeft. De verschillen in rollen en belangen zijn onderling uitgewisseld, die verschillen worden gerespecteerd en standpunten worden serieus genomen ("to agree to disagree"), communicatielijnen zijn korter geworden en procedures zijn</p>

	helderder geworden. Gezamenlijk is er op die basis gezocht naar oplossingsrichtingen ter beperking van m.n. de hinder in de nacht.
4.	<u>Conclusie</u>
	<p>Een structureel (bijv. jaarlijks) bestuurlijk overleg van de regio met de minister (als bevoegd gezag voor Rotterdam Airport) is gewenst ter verbetering van de bestuurlijke en beleidsmatige afstemming en communicatie. Ter ondersteuning en voorbereiding zou de huidige ambtelijke werkgroep voortgezet dienen te worden.</p> <p>De CMLR is bij uitstek het platform om een communicatieplan te maken dat als gemeenschappelijke basis kan dienen voor de verschillende communicatieactiviteiten van alle bij het functioneren van de luchthaven betrokken partijen (voor zover gezamenlijke communiceren mogelijk en nodig is).</p> <p>Daarbij kan worden ingezet op een intensivering van de communicatie en informatie-uitwisseling.</p>
	<u>Voorstel vervolg</u>
	<p>Verkeer en Waterstaat zal als bevoegd gezag een afsprakenkader ontwikkelen waarin afspraken komen over het proces, de vorm, de inhoud en de werkwijze van het Bestuurlijk overleg Regie Rotterdam Airport, een en ander in overleg en samenwerking met betrokken (bestuurlijke) partijen.</p> <p>Het resultaten van het onderzoek naar de 'Communicatie' zal als advies aan de CMLR worden aangeboden.</p> <p>ONDERZOEK</p> <p>Momenteel wordt in opdracht van de CMLR het laatste deel van een onderzoek uitgevoerd. Het betreft de uitwerking/implementatie van verbeteringsvoorstellen voor de CMLR (of toekomstige CRO) die zijn geïnventariseerd in de eerder genoemde studie "Rotterdam Airport, Een nieuwe Belevenis". De resultaten van de verkenning van de werkgroep van onderliggend advies vormen mede input voor die implementatiestudie.</p>

Afkortingen en verklarende woordenlijst

AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
AO	Algemeen Overleg
ATC	Air Traffic Control
BGGL	Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart
CDA	Continuous Descent Approach; glijvluchtnadering
CMLR	Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam
Db	Decibel
DCMR	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond/ Milieudienst Rijnmond
GGD	Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst
ILS	Instrument Landingssysteem
IODS	Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam
IPO	Interprovinciaal overleg
LDA	Landing distance available
L-den (Lden)	Level-day-evening-night; Europese geluidsbelastingindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode
L-night (Lnight)	Level-night, idem voor de nachtperiode
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
Ke	Kosteneenheden; Nederlandse geluidsbelastingindicator voor vliegtuiggeluid tijdens de etmaalperiode
MER	Milieueffectrapport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MTOW	Maximum take-off mass
OV	Openbaar vervoer
PvE	Programma van Eisen
RA	Rotterdam Airport
RANOMOS	Rotterdam Airport Noise Monitoring System
RBML	Regelgeving Burgerluchtvaart en Militaire Luchtvaart
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
(E)RESA	Runway end safety area rondom start- en landingsbaan
RO	Ruimtelijke Ordening
SID's	Standaard instrument vertrekprocedure
STAR's	Standaard instrument aankomstprocedure
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	Ministerie Verkeer Ruimtelijke Ordening Milieubeheer
ZOAB	Zeer Open Alsfalt Beton