

Ontwerp Wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein
Rotterdam the Hague Airport
(in kader van Luchtvaartwet)

B

Aan artikel 9, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, het volgende onderdeel toegevoegd, luidende:

i. regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer.

C

Bijlage D wordt vervangen door een nieuwe Bijlage D die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

D

Bijlage E wordt vervangen door een nieuwe Bijlage E die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

Artikel II

Dit besluit wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Bijlage D Invoerset

(Invoerset voor de berekening van de nieuwe Ke-geluidszone)

Bijlage E Ke-geluidszone

(Nieuwe Ke-zone met 35- 65 Ke-contouren op duidelijke ondergrondkaart);

1. Aanleiding wijzigingsbesluit

1.1. Algemeen Beleidskader Luchtvaart

Het kabinet streeft naar een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie en een duurzame leefomgeving. Om deze ambities waar te maken is de internationale bereikbaarheid van ons land een belangrijke voorwaarde. Het kabinet streeft daarom nadrukkelijk naar een optimale bereikbaarheid. Daarbij is de kwaliteit van het internationale verbindingennetwerk essentieel. Het moet een netwerk zijn, dat met haar bestemmingen en frequentie aansluit bij de behoeften van de regionale en Nederlandse economie. De ontwikkeling van de economie staat voor het kabinet niet op zichzelf. Dit betekent dat bij het realiseren van het internationale verbindingennetwerk ook rekening gehouden wordt met de verschillende belangen in de samenleving, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, economische groei, ecologie, veiligheid en defensie.

Rotterdam the Hague Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Allereerst door haar eigen zakelijke profiel en bestemmingen en tevens als uitwijkmogelijkheid van Schiphol in het geval van calamiteiten. Rotterdam the Hague Airport is als gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang, niet alleen voor de Zuidvleugel van de Randstad, maar voor heel West- en Zuidwest Nederland. Rotterdam the Hague Airport is als zakenluchthaven van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag. Sinds regerings- en militaire vluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanaf Marinevliegveld Valkenburg, verzorgt Rotterdam Airport een groot deel van deze vluchten.

Gegeven het feit dat Rotterdam the Hague Airport zich bevindt in een dichtbevolkte regio biedt de geluidszone van de luchthaven een beperkte milieucapaciteit. Het beleid van de exploitant zal zich primair moeten richten op het optimaliseren van de operatie. Echter, in de afgelopen jaren heeft zich een aantal omstandigheden voorgedaan die Rotterdam the Hague Airport ertoe hebben gebracht een aanvraag in te dienen voor aanpassing van de vigerende geluidszone, die is vastgesteld in 2001.

1.2 Wettelijk kader

Luchtvaartwet en RBML

Op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te allen tijde te wijzigen.

Met inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 24 december 2008, zijn de artikelen 18 tot en met 37 en 38 tot en met 56 Luchtvaartwet echter vervallen. Artikel XVIIA van RBML maakt het evenwel mogelijk om verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit die zijn ingediend voor de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, nog af te wikkelen onder het oude recht. Op dergelijke verzoeken blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880) zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, RBML van kracht. In deze structuurvisie zijn voor Rotterdam the Hague Airport indicatieve zoneringscontouren opgenomen. Aangezien de aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad van RBML op 23 december 2008 (Stb. 561), is er nog steeds een rechtsgeldige grondslag voor het wijzigen van de aanwijzing.

Op grond van art. 27, tweede lid, sub c Luchtvaartwet moet de wijziging van een aanwijzingsbesluit overeenstemmen met een geldige structuurvisie als bedoeld in art. 2.3

van de Wet ruimtelijke ordening. In casu is dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880).

Het op grond van art. 27 Luchtvaartwet te nemen besluit wijzigt het gebruik van het luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport en de ingevolge de Luchtvaartwet vereiste Ke-zone met de geluidsbelasting door groot vliegverkeer. De op kaart weergegeven Ke-geluidszone, zoals opgenomen in de bijlage E (nieuw) bij dit besluit, dient te worden verwerkt in bestemmingsplannen omwille van de planologische doorwerking van de aan de geluidscontouren verbonden ruimtelijke beperkingen, zoals opgenomen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart. Ingevolge artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet geeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, ten aanzien van gronden gelegen binnen die Ke-geluidszone een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

Militair medegebruik van de luchthaven Rotterdam the Hague Airport vindt sinds jaren plaats op basis van de ontheffing ex artikel 33 Luchtvaartwet (besluit van 13 mei 2002 nr. DL/Infra/02.540354).

Aanwijzingsbesluit 2001

Bij besluit van 17 oktober 2001 is het besluit ex artikel 18 Luchtvaartwet tot aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport vastgesteld (verder aan te duiden als: Aanwijzing 2001). Op die datum is tevens het besluit ex art. 26 Luchtvaartwet juncto art. 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening van het luchtvaartterrein vastgesteld (verder aan te duiden als: RO-besluit 2001). Op 31 oktober 2001 zijn deze aanwijzingen, waarin onder meer geluidszones zijn opgenomen die een grens stellen aan de hoeveelheid geluidbelasting van het groot en klein vliegverkeer van de luchthaven Rotterdam the Hague Airport, van kracht geworden. Het Aanwijzingsbesluit 2001 en de daarin opgenomen geluidszones zijn inmiddels onherroepelijk.

In de Aanwijzing 2001 is een Ke-geluidszone vastgesteld die gebaseerd is op het "onderhandelaarsakkoord" van de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol uit januari 1998. In het onderhandelaarsakkoord is gezocht naar een zodanig profiel van de luchthaven opdat er sprake is van acceptabele milieubelasting in combinatie met een maximaal positieve bijdrage van de luchthaven aan het economisch klimaat en de bereikbaarheid van de regio, met als randvoorwaarde een levensvatbare exploitatie van de luchthaven. Financieel economische verkenningen van de exploitant hebben destijds aangetoond dat tenminste 27.500 vliegtuigbewegingen vereist zijn om de "airside-exploitatie" niet verliesgevend te doen zijn. In de invoerset die ten grondslag ligt aan de Ke-geluidszone werd uitgegaan van 27.500 vliegtuigbewegingen "groot verkeer", waarvan 300 vliegtuigbewegingen "groot verkeer" en 100 vliegtuigbewegingen "klein verkeer" tussen 23.00 en 06:00u.

Aanwijzingsbesluit 2004

Bij besluit van 14 juli 2004 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Aanwijzingsbesluit 2001 gewijzigd. De openingstijden zijn voor het uitvoeren van landingen voor enkele categorieën stillere vliegtuigen met één uur verruimd (van 23.00u naar 24.00u). In dit besluit is de in 2001 vastgestelde Ke-geluidszone ongewijzigd gebleven en is het uitgangspunt gehanteerd dat binnen deze geluidszone 350 extra vluchten in de periode 23:00-07:00 kunnen worden geaccommodeerd. Daarnaast zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting in het besluit opgenomen. Dit besluit is inmiddels onherroepelijk.

1.3 Verzoek van de initiatiefnemer Rotterdam the Hague Airport

De initiatiefnemer voor de wijziging van de aanwijzing is de exploitant van de luchthaven Rotterdam the Hague Airport, verder de exploitant genoemd. In de afgelopen jaren heeft zich een aantal (beleids)ontwikkelingen voorgedaan die de exploitant ertoe hebben

gebracht een aanvraag in te dienen voor aanpassing van de Ke-geluidszone. Deze (beleids)ontwikkelingen zijn:

Handhaven op basis van daadwerkelijke vliegroutes

Op 1 november 2003 is overgegaan op handhaving van de 35 Ke-geluidszone op basis van daadwerkelijk gevlogen routes voor groot vliegverkeer in plaats van handhaving op basis van gemodelleerde routes zoals die gebruikt zijn voor het vaststellen van de geluidszone in de Aanwijzing 2001. In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen en met minder spreiding dan waarvan bij het berekenen van de Ke-geluidszone in 2001 werd uitgegaan. De Ke-geluidcontour verandert hierdoor van vorm en wordt langer en smaller. Mede als gevolg hiervan zijn problemen ontstaan op Rotterdam the Hague Airport omdat het in 1998 beoogde gebruik niet meer binnen de in 2001 vastgestelde Ke-geluidszone past. De afwijking ten opzichte van de gemodelleerde routes heeft geresulteerd in een eerste overschrijding van 2 handhavingspunten door de luchthaven in het gebruiksplanjaar 2004.

Beëindiging toepassing drempelwaarde 65 dB(A)

Volgens het oorspronkelijke berekeningsvoorschrift voor Ke-contouren werden vliegtuigpassages die een geluidniveau lager dan 65 dB(A) veroorzaken niet in de Ke meegeteld. Dit is de "drempelwaarde", informeel ook wel "afkap" genoemd. Bij besluit van 8 oktober 2004 is het Ke-berekeningsvoorschrift gewijzigd, naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State inzake Eelde. Sedertdien wordt bij nieuw vast te stellen Ke-geluidzones geen drempelwaarde meer gebruikt. Het berekenen van de geluidsbelasting zonder drempelwaarde, leidt er toe dat vooral ver van het vliegveld gelegen Ke contouren – bijvoorbeeld de 20 Ke contour – groter worden.

Rotterdam the Hague Airport slotgecoördineerd

Op 29 maart 2004 is het luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport aangewezen als volledig slotgecoördineerde luchthaven. Door middel van slotcoördinatie worden geplande vluchten van luchtvaartmaatschappijen (slots) door een daartoe aangewezen rechtspersoon, de slotcoördinator, verdeeld conform het Besluit slotallocatie (Stb.1997, 635). Een luchtvaartmaatschappij die gebruik wenst te maken van Rotterdam the Hague Airport mag niet zonder slot landen of starten op de luchthaven. Rotterdam the Hague Airport is slotgecoördineerd op verzoek van de exploitant. Uit een capaciteitsanalyse bleek dat de vraag naar vliegtuigbewegingen de geluidsruimte te boven ging. Om dit capaciteitsprobleem te kunnen beheersen is Rotterdam the Hague Airport aangewezen als volledig slotgecoördineerde luchthaven.

Sluiting Marinevliegveld Valkenburg

Vanaf 1 juli 2006 is het Marinevliegveld Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Het vliegveld is vooralsnog in gebruik voor recreatieve doeleinden door zweef- en modelvliegtuigen.

Sinds de beëindiging van de operationele activiteiten op het Marinevliegveld Valkenburg per 1 januari 2005 wordt de exploitant van Rotterdam the Hague Airport geconfronteerd met extra verzoeken om regerings- en militaire vluchten af te handelen. Deze vluchten zullen verder samen worden aangeduid met "overheidsvluchten".

Het besluit om Rotterdam the Hague Airport aan te wijzen als slot gecoördineerde luchthaven biedt de exploitant weliswaar een instrument om de aanvragen voor vluchten van en naar Rotterdam the Hague Airport beter te reguleren, maar maakt de verminderde gebruiksmogelijkheden ten gevolge van de gesignaleerde onvolkomenheden ontstaan door de nieuwe methode van handhaven, de beëindiging van de toepassing van de drempelwaarde 65 dBA en de toename van het aantal overheidsvluchten echter niet ongedaan.

Bij brieven van 30 september 2005, 11 mei 2006, 22 september 2006, 25 juli 2008 en 25 november 2008 heeft Rotterdam the Hague Airport het bevoegd gezag verzocht om

wijziging van de Aanwijzing 2004. De genoemde (beleids)ontwikkelingen hebben volgens de exploitant ertoe geleid dat in de vigerende Ke-geluidszone:

- a. De in het kader van de aanwijzing 2004 beoogde gebruiksruimte voor groot vliegverkeer niet volledig kan worden gebruikt; en
- b. Verzoeken om extra regerings- en militaire vluchten te accommoderen, ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg, niet kunnen worden gehonoreerd.

Op 25 november 2008 heeft de exploitant het verzoek tot wijziging van de aanwijzing 2004 herhaald en het (herziene) milieueffectrapport (MER 2008) aan het bevoegd gezag aangeboden. In dit verzoek vraagt de exploitant:

- A. De herintroductie van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00 en 7.00u.
- B. Het aanpassen van de Ke-geluidszone zoals vastgelegd in de Aanwijzing 2004.

Ad A. De herintroductie van de mogelijkheid tot het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23.00 en 7.00u.

Rotterdam the Hague Airport verzoekt de door de Raad van State in 2004 vernietigde mogelijkheid om regeringsvluchten buiten de reguliere openstellingstijden van de luchthaven te mogen accommoderen, hernieuwd in de aanwijzing op te nemen. In haar verzoek geeft Rotterdam the Hague Airport aan dat het artikel waarin deze mogelijkheid (samen met andere ontheffingsmogelijkheden op de reguliere openstellingstijden) was opgenomen destijds omwille van zuiver juridisch-technische redenen en niet op inhoudelijke gronden is vernietigd. De overige gebruiksmogelijkheden uit het in 2004 vernietigde artikel zijn inmiddels hersteld in het aanwijzingsbesluit en onherroepelijk geworden.

Ad B. Het aanpassen van de Ke-geluidszone

Het verzoek tot aanpassing van de Ke-geluidszone is gebaseerd op de wens te komen tot:

1. het actualiseren van de Ke-geluidszone. Volgens de exploitant is dat noodzakelijk ter correctie van geconstateerde (technische) onvolkomenheden in de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 en de aanpassing aan de uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system (ILS); en
2. het verruimen van de Ke-geluidszone opdat extra overheidsvluchten kunnen worden afgewikkeld die door de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg niet meer geaccomodeerd kunnen worden op Valkenburg.

Ad B1. De gewenste actualisering van de Ke-geluidszone wordt door de exploitant gemotiveerd met de constatering dat bij de handhaving is gebleken dat de aannames waarop de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 zijn gebaseerd niet overeenkomen met de werkelijkheid en met inmiddels verbeterde rekenmethoden voor vliegtuiggeluid en nieuwe ontwikkelingen.

De voorgestelde actualisering betreft een vijftal elementen:

- a. toepassing van een gecorrigeerd rekenmodel;
- b. hanteren van nieuwe rekenvoorschriften;
- c. hanteren van actuele vliegroutes;
- d. hanteren van actuele vlootmix en actueel luchthavengebruik;
- e. uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landing system.

Zonder het uitvoeren van de gevraagde correctie kunnen volgens de exploitant van Rotterdam the Hague Airport niet de ten tijde van het vaststellen (in 2001) van de vigerende geluidszone beoogde gebruiksmogelijkheden van de luchthaven worden verwezenlijkt.

Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven en met een maximaal startgewicht van 6000kg) die de routes voor het klein verkeer volgen, zoals recreatievluchten die op Rotterdam the Hague Airport plaatsvinden, geldt een afzonderlijke milieuzone, de Bkl-zone (Belasting kleine luchtvaart). Deze zone en de bijbehorende invoerset van dit 'kleine

verkeer' (29.445 bewegingen per jaar) blijven ongewijzigd ten opzichte van de aanwijzing 2004.

Ad B2. Per 1 juli 2006 is het Marinevliegveld Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Al met ingang van 1 januari 2005 zijn op het Marinevliegveld Valkenburg de reguliere operationele activiteiten gestaakt. Direct gevolg van deze sluiting is dat overheidsvluchten die voorheen gebruik maakten van Marinevliegveld Valkenburg, met ingang van 1 januari 2005 grotendeels worden afgewikkeld via Rotterdam the Hague Airport.

De exploitant verzoekt de Ke-geluidszone in de Aanwijzing 2004 aan te passen conform haar voorkeursalternatief in het MER bij de aanvraag. Het voorkeursalternatief van de exploitant, zijnde alternatief 4b in het MER 2008, biedt volgens de exploitant als enig alternatief een volledige compensatie van de toename van overheidsverkeer op Rotterdam the Hague Airport als gevolg van de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg.

2. De totstandkoming van het besluit

Bij de totstandkoming van dit wijzigingsbesluit is conform artikel 27 Luchtvaartwet de procedure ex artikel 18 tot en met artikel 24 van de Luchtvaartwet gevolgd. In het besluit milieueffectrapportage (bijlage C onderdeel 6.3) staat een wijziging van de Ke-geluidszone als hiervoor bedoeld opgenomen als zijnde een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarom is ook een m.e.r.-procedure doorlopen.

2.1 Startnotitie, richtlijnen 2006 en milieueffectrapport 2006

De procedure is gestart met de brief van 30 september 2005, waarin de exploitant van de luchthaven Rotterdam the Hague Airport verzoekt om wijziging van de vigerende aanwijzing. In september 2005 heeft de exploitant daartoe tevens de Startnotitie Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport uitgebracht.

Op verzoek (brief dd. 10 oktober 2005) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bevoegd gezag) heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage, op basis van de startnotitie en de inspraakreacties, op 12 december 2005 een advies voor richtlijnen uitgebracht overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm).

In januari 2006 hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de richtlijnen uitgebracht, met de specificaties waar het milieueffectrapport aan moet voldoen. In deze richtlijnen is tevens aangegeven hoe de ministeries zijn omgegaan met vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties op de startnotitie MER.

Ten behoeve van de besluitvorming over de aanwijzing heeft de exploitant de milieueffecten laten onderzoeken. Op 11 mei 2006 heeft Rotterdam the Hague Airport het Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport aan het bevoegd gezag aangeboden ten behoeve van de herziening van het Aanwijzingsbesluit 2004. Op 21 juni 2006 is door het bevoegd gezag verzocht om aanvullende informatie op een aantal punten. Op 22 september 2006 is door de exploitant een aanvulling op het MER aan het bevoegd gezag aangeboden. In deze aanvulling is tegemoet gekomen aan het verzoek om salderingsmaatregelen teneinde te kunnen voldoen aan het op dat moment vigerende besluit Luchtkwaliteit 2005 en het verzoek om meer inzicht te verkrijgen in de bedrijfsmatige haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de baanaanpassing als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Op 22 september 2006 is het volledige MER door het bevoegd gezag aanvaard.

2.2 Resultaten bestuurlijk overleg 2007 t.a.v. voorontwerp besluit

In 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet over het voorontwerp van het aanwijzingsbesluit namens het bevoegd gezag bestuurlijk overleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. Dit zijn de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het ontwerpbesluit wordt bestreken. In dit bestuurlijk overleg over het voorontwerp besluit is gebleken dat de regio zich met name zorgen maakt over (toenemende) geluidsbelasting van vliegverkeer in de nacht. Dit bestuurlijk overleg is voor de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanleiding geweest om Gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland, voorzitter van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaarterrein Rotterdam, te vragen om te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak in de regio kunnen rekenen. (brief van Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dd. 16 juli 2007, kenmerk: V&W/DGTL-2007/9804).

Op 13 september 2007 heeft Gedeputeerde Van Heijningen zijn verkenning aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. (kenmerk: PZH/2007/430841). Geconstateerd is

dat met name de (toename van) geluidsoverlast van het vliegverkeer in de nacht door alle betrokken partijen als belangrijkste knelpunt wordt gezien, ongeacht of het commercieel of ander verkeer (zoals overheidsverkeer) betreft. In gezamenlijkheid hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam een rapportage opgesteld waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. Onderscheid is gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van het thans voorliggende wijzigingsbesluit op de aanwijzing van Rotterdam the Hague Airport, ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast.

In een schriftelijke reactie op het advies van dhr. van Heijningen (dd 22 oktober 2007, kenmerk VenW/DGTL-2007/10480) geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan alle suggesties om de (geluidsbelasting in de) nacht te ontzien serieus te nemen en in samenwerking met alle betrokken partijen de voorgestelde maatregelen te willen onderzoeken op haalbaarheid en effectiviteit. Ook geeft de Minister in deze reactie aan pas conclusies te trekken over (de consequentie voor) de vervolgstappen in de aanwijzingsprocedure na een goede inschatting gemaakt te hebben van de effecten van de maatregelen. Bij brief van 22 oktober 2007 aan de voorzitter van de Tweede Kamer (kenmerk VenW/DGTL-2007/10469) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Tweede Kamer laten weten te overwegen een aanpassing door te voeren ten opzichte van het voorontwerp besluit.

Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft vanaf januari 2008 een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, de provincie Zuid-Holland, Rotterdam the Hague Airport en de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat in gezamenlijkheid de oplossingsrichtingen/maatregelen uit het eerdere advies van Gedeputeerde Van Heijningen van september 2007 nader onderzocht op haalbaarheid en effectiviteit.

Op 8 oktober 2008 (kenmerk: PZH-2008-873593) heeft Gedeputeerde Van Heijningen van Zuid-Holland, mede namens de wethouders van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, het "Vervolg advies draagvlak aanwijzingprocedure Rotterdam Airport" uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. In dit advies wordt een zestiental oplossingsrichtingen nader verkend en worden ten aanzien van elk van die oplossingsrichtingen, voor zover mogelijk, conclusies getrokken. Van elke oplossingsrichting die realiseerbaar wordt geacht dan wel nader onderzoek vergt, is in het advies aan de Minister een voorstel voor vervolgactie geformuleerd.

2.3 Aanvullende richtlijnen en herziening MER 2008

Op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 en op grond van de inzichten omtrent de maatregelsuggesties uit het eerste advies in 2007 van Gedeputeerde Van Heijningen (13 september 2007), is de exploitant verzocht het eerder in 2006 door het bevoegd gezag aanvaarde MER deels te herzien. Bij brief van 19 mei 2008 hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanvullende richtlijnen uitgebracht. De belangrijkste aanvullingen zijn:

- actualiseren van het referentie-alternatief: in overeenstemming brengen met het - inmiddels onherroepelijk - wijzigingsbesluit 2004 (verlenging van openingstijd voor stille toestellen tussen 23.00 en 24.00 uur) en daarmee ook met het aantal feitelijk gerealiseerde nachtelijke vliegtuigbewegingen in recente jaren;
- toevoegen van een extra alternatief met uitsluitend op de dag uitbreiding van geluidsruimte voor extra overheidsvluchten ten gevolge van de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg;
- nader onderzoek van aanvullende maatregelen, mede naar aanleiding van de voornoemde verkenning door Gedeputeerde van Heijningen. Het gaat om de maatregelen die realistisch worden geacht, binnen de verantwoordelijkheid van de

- exploitant vallen en betrekking hebben op milieugevolgen die relevant zijn voor het MER;
- aanpassen van het MER aan de vigerende regelgeving en waar mogelijk rekening houden met (mogelijke) toekomstige regelgeving voor luchtkwaliteit.

Op 25 november 2008 heeft de exploitant het herzien Milieueffectrapport Zoneaanpassing Rotterdam Airport aan het bevoegd gezag aangeboden ten behoeve van de herziening van de Aanwijzing 2004. Bij brieven van 30 september 2005, 11 mei 2006, 22 september 2006, 25 juli 2008 en 25 november 2008 heeft de exploitant de aanvraag voor het wijzigen van de aanwijzing gespecificeerd.

Van eerder voorgelegde concepten heeft toetsing plaatsgevonden middels een second opinion van het advies- en ingenieursbureau DHV. Op basis hiervan is een aantal mutaties en verduidelijkingen aangebracht en is met name de samenvatting verder verhelderd, met name met het oog op zelfstandige leesbaarheid. Bij brief van 25 november 2008 heeft de exploitant het herzien MER formeel aangeboden. Na finale toetsing is het MER op 19 december 2008 door het bevoegd gezag aanvaard.

Hoe de gevolgen voor geluid en slaapverstoring, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur uit het MER zijn meegenomen in de afwegingen bij de totstandkoming van het onderhavige besluit komt aan de orde in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Economische effecten

Naast de milieueffecten heeft de exploitant, op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook de bedrijfseconomische effecten inzichtelijk gemaakt. Op 18 december 2008 is de bedrijfseconomische onderbouwing ingediend en geaccepteerd. Ook die indiening is voorafgegaan door toetsing van een eerder concept door interne specialisten en Syconomy.

2.4 Resultaten bestuurlijk overleg voorontwerp 2009

In februari 2009 is een herzien voorontwerp voor het wijzigingsbesluit, in het kader van het voortgezet bestuurlijk overleg conform artikel 19 van de Luchtvaartwet, aan de regio voorgelegd. In de eerste helft van 2009 heeft hierover bestuurlijk overleg plaatsgehad.

Van de vier bestuurlijke overlegpartners zijn, op basis van besprekingen in hun staten en raden, schriftelijke reacties ontvangen.

Zowel de provincie Zuid-Holland als de gemeente Rotterdam reageren in hun brief instemmend met de keuze van de nieuwe voorkeursvariant van het rijk, met inachtneming van alle gedurende het bestuurlijk proces gemaakte afspraken omtrent monitoring, hinderbepalende maatregelen, communicatie en structurele bestuurlijke afstemming. De gemeente Schiedam heeft het traject waarmee dit wijzigingsbesluit tot stand is gekomen als positief ervaren. De communicatie tussen de verschillende partners is verbeterd en het begrip voor elkaars standpunten is toegenomen. Echter, de Gemeente Schiedam blijft wel afwijzend ten aanzien van elke aanpassing van de vigerende aanwijzing uit 2004,

De gemeente Lansingerland heeft aangegeven dat zij kan instemmen met het voorliggend voorontwerp *mits* invulling zal worden gegeven aan enkele additionele randvoorwaarden. Dit standpunt heeft de Gemeente Lansingerland per zienswijze nogmaals kenbaar gemaakt:

1. zodanige aanpassing van de corridor van gepermitteerde routes dat deze buiten de woonkernen komt te liggen;
2. extra geluidsmmeetpunten in de gemeente ten behoeve van een betrouwbaarder beeld;
3. maximaliseren van het *aantal* vliegtuigbewegingen, te weten op basis van de MER-aannames, zowel wat betreft etmaal- als nachtbewegingen;
4. in het toegezegde extra slaapverstoringsonderzoek ook de periode van 19 tot 23u meenemen vanwege de effecten op het slaapgedrag van kinderen.

Op de afspraken met betrekking tot het bestuurlijk overleg en de oplossingsrichtingen uit de adviezen van de Commissie Van Heijningen wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan.

De additionele oplossingswensen van de gemeente Lansingerland zullen waar mogelijk bij de uitwerking van de eerder afgesproken oplossingsrichtingen worden betrokken. Mogelijkheden en wenselijkheid met betrekking tot de corridor van gepermitteerde routes en met betrekking tot geluidmeetpunten zullen worden gezien in samenhang met de andere in het traject van de Commissie Van Heijningen afgesproken maatregelen, zoals beschreven in paragraaf 4.3 bij oplossingsrichting 6 met betrekking tot microklimaat-onderzoek en oplossingsrichting 12 met betrekking tot geluidmeetsystematiek. Wat betreft de wens van maximalisering van aantal vliegbewegingen moet worden aangetekend dat die normering niet eenduidig past in de reguliere systematiek van normering en limitering door middel van geluidszones, waarbij het gebruik van de beschikbare geluidscapaciteit in principe vrij is aan de exploitant. Wel zal in het kader van het afgesproken periodiek bestuurlijk overleg brede monitoring plaatsvinden. Wat betreft slaapverstoring zal in overleg en samen met de betrokken bestuurlijke partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex post belevingsonderzoek worden uitgevoerd toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. In overleg met de betrokken partijen zal hierbij waar mogelijk en wenselijk de avondperiode worden betrokken.

2.5 Inspraak en adviezen

De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie (RPC/RMC) hebben op 24 april 2007 advies uitgebracht over de voorontwerpaanwijzing van maart 2007. Het advies van de commissie is bijgevoegd in bijlage 1 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763, dd. 27 april 2007).

De wijzigingen van het aangepaste voorontwerp (december 2008) ten opzichte van het voorontwerp van maart 2007 zijn van dien aard dat er geen reden is om het aangepaste voorontwerp opnieuw in de Commissie Duurzame Leefomgeving (CDL) te agenderen.

Na het bestuurlijk overleg en het advies van de RPC/RMC in 2007 en het hernieuwd bestuurlijk overleg in 2009, hebben het MER en de ontwerpaanwijzing van 1 september 2009 tot en met 12 oktober 2009 ter inzage gelegen. In deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid zienswijzen op de ontwerpaanwijzing en het MER in te brengen bij het Centrum Publieks Participatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, ingesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland, heeft op 17 en 24 september een hoorzitting georganiseerd waarop mondeling zienswijzen konden worden ingebracht.

Naar aanleiding van de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen heeft de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet op 14 januari 2010 advies uitgebracht over de mondeling en schriftelijk ingebrachte zienswijzen. Het bevoegd gezag heeft de ingebrachte zienswijzen geanalyseerd en de samenvatting van de Commissie ex artikel 21 beoordeeld als voldoende. De Commissie ex artikel 28 van de Luchtvaartwet heeft ervoor gekozen geen advies uit te brengen wegens een gebrek aan overeenstemming binnen de Commissie ten aanzien van het wijzigingsbesluit. De toelichtende brief van de Commissie 28 heeft het Rijk op 16 oktober 2009 ontvangen en ter kennisgeving aangenomen. Tot slot heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 24 november 2004 advies uitgebracht over het MER. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is.

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het volledige advies zijn bijgevoegd als bijlage 2.

De overwegingen van het bevoegd gezag ten aanzien van het advies van de Commissie ex artikel 21 en de daarbij behorende samenvatting van de zienswijzen zijn tezamen met het advies van deze Commissie als bijlage 3 opgenomen.

De brief van de Commissie ex artikel 28 is als bijlage 4 opgenomen.

2.6 Besluit over de aanwijzing

Het wijzigingsbesluit op grond van de Wet ruimtelijke ordening met als bijlage de Aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is ter voorhang aangeboden aan de Tweede Kamer. Nadat het wijzigingsbesluit is behandeld door de Tweede Kamer worden de besluiten ondertekend en bekend gemaakt. Een afschrift van de ondertekende besluiten wordt toegestuurd aan de Commissie Duurzame Leefomgeving en aan de commissies, bedoeld in de artikelen 21 en 28 van de Luchtvaartwet en de Commissie voor milieueffectrapportage. Vanaf de dag na publicatie in de staatscourant zal het wijzigingsbesluit van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport inclusief alle bijlagen voor een ieder ter inzage liggen en is beroep mogelijk bij de Raad van State.

3. Belangenafweging aanwijzingsbesluit 2010

3.1 Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over het verzoek van de exploitant zijn de milieu en economische effecten van het verzoek onderzocht. Tevens is er gekeken naar een aantal maatregelen ter beperking van de milieuhinder. Dit hoofdstuk bevat een weergave van enkele belangrijke elementen van het milieueffectrapport (MER) dat door de exploitant van Rotterdam the Hague Airport is opgesteld. Tevens worden de bedrijfseconomische effecten uiteengezet, die door de exploitant zijn aangedragen ter onderbouwing van het verzoek. Ook worden andere relevante economische onderzoeksresultaten gepresenteerd. Tenslotte wordt er ingegaan op het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) en het advies van de Commissie van Heijningen.

In paragraaf 3.2 worden de in het MER onderzochte alternatieven uiteengezet en worden de milieueffecten van alle alternatieven weergegeven conform een schematisch overzicht uit het MER weergegeven

In paragraaf 3.3 worden de effecten in beeld gebracht van de verzochte aanpassing van de geluidszone ten aanzien van bedrijfsvoering en exploitatie van de luchthaven en wordt nader ingegaan op het bredere economisch belang van de luchthaven voor zowel regionale als nationale economie.

In paragraaf 3.4 worden maatregelen ter beperking van de milieuhinder behandeld.

3.2 Milieueffectrapport (MER)

3.2.1 Onderzochte alternatieven

Het milieueffectrapport beschrijft de gevolgen voor natuur, milieu en ruimtelijke ordening van verschillende alternatieven voor het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone waarbinnen Rotterdam the Hague Airport zijn diensten verleent.

Het milieueffectrapport heeft 6 alternatieven onderzocht, respectievelijk:

1. Referentiealternatief (Aanwijzing 2004)
2. Actualiseren van de Ke-geluidszone stap 1: herstellen van de randvoorwaarden vanwege a. een gecorrigeerd rekenmodel, b. nieuwe rekenvoorschriften, c. actuele vliegroutes en d. actuele vloot en actueel luchthavengebruik.
3. Actualiseren van de Ke-geluidszone stap 2: dit is alternatief 2 inclusief uitbreiding van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landingssysteem (ILS).
4. Actualiseren van de Ke-zone én extra overheidsvluchten: dit is alternatief 3 inclusief het verruimen van de randvoorwaarden zodat ook overheidsvluchten op Rotterdam the Hague Airport terecht kunnen. Dit alternatief kent drie varianten: 4a. met extra regeringsvluchten enkel in de nacht, 4b. met extra overheidsvluchten gedurende het etmaal en 4c. met extra overheidsvluchten zonder toename van het aantal nachtbewegingen.
5. Actualiseren van de Ke-zone én overheidsvluchten gedurende het etmaal én verruimen van de Ke-geluidszone voor de verdere ontwikkeling als zakenluchthaven.
6. Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): actualiseren van de Ke-zone én overheidsvluchten conform alternatief 4, maar dan inclusief maatregelen om de milieugevolgen zoveel mogelijk te beperken.

In alle gepresenteerde alternatieven blijft Rotterdam the Hague Airport een luchthaven met één landingsbaan met een ongewijzigd banenstelsel. De reguliere openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd. De geluidszone voor de kleine luchtvaart, de zogenoemde BKL-geluidszone, blijft eveneens ongewijzigd. In de voor het besluit relevante onderzochte alternatieven past de Ke-geluidszone binnen de zoneringscontouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen.

De door Rotterdam the Hague Airport beoogde toekomstige verdere ontwikkeling als (regionale) zakenluchthaven, zoals opgenomen onder alternatief 5, maakt volgens de

exploitant geen deel uit van het onderhavige verzoek tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit 2004. Deze informatie is door Rotterdam the Hague Airport toegevoegd als doorkijk om aan te geven hoe de exploitant van de luchthaven aankijkt tegen de toekomst van Rotterdam the Hague Airport. Besluitvorming hierover is niet aan de orde. Alternatief 4b is door de exploitant als voorkeursalternatief bestempeld met de motivatie dat dit alternatief als enig alternatief een volledige compensatie biedt voor de toename van het overheidsverkeer op Rotterdam the Hague Airport als gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg.

Onderstaand worden de alternatieven nader toegelicht

Alternatief 1. Referentiealternatief

Dit alternatief is de situatie volgens de Aanwijzing 2004. De Ke-geluidszone van het referentiealternatief is gelijk aan de geluidszone van de aanwijzing daterend van 2001. De invoerset voor de berekening van de geluidsbelasting is gebaseerd op het gebruik van de luchthaven zoals dat sedert de verruiming van de openingstijden in 2004 wordt voorzien. Dit houdt in dat het aantal nachtbewegingen in 2004 ten opzichte van 2001 met 350 is toegenomen. Gegeven de ongewijzigde geluidszone ten opzichte van de aanwijzing 2001 is het aantal vliegtuigbewegingen in de invoerset bij het besluit van 2004 op de dag neerwaarts bijgesteld ten opzichte van 2001. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen bedraagt 26.919. Voor het vaststellen van de betreffende geluidszones zijn rekenmethoden en inschattingen van vloot, luchthavengebruik en vliegroutes gehanteerd zoals die destijds beschikbaar waren. Voor het bepalen van de milieueffecten in de referentiesituatie is de stand van milieu en leefomgeving genomen die in 2015 ontstaat, gegeven de voorziene autonome ontwikkeling.

Alternatief 2. Actualiseren Ke-geluidszone, stap 1

In dit alternatief worden de zogenoemde technische onvolkomenheden in een viertal deelstappen hersteld teneinde de gevolgen van elke stap in beeld te brengen.

- a. Er wordt gebruik gemaakt van een gecorrigeerd rekenmodel voor geluidsbelasting. Hiermee worden de door de exploitant geconstateerde onvolkomenheden geëlimineerd uit het berekeningsmodel dat voor de aanwijzing van 2001 is gebruikt.
- b. Vervolgens is, anders dan ten tijde van de totstandkoming van de aanwijzing 2001, conform het nieuwe berekeningsvoorschrift voor het berekenen van de Ke-geluidszone ook vliegtuiggeluid van minder dan 65 dB(A) meegerekend.
- c. In de derde stap is gerekend met daadwerkelijk gevolgde vliegroutes in plaats van de verouderde gemodelleerde routestructuur. De feitelijk gerealiseerde aanvliegroutes blijken minder spreiding te vertonen dan de theoretische, gemodelleerde routes waarvan destijds is uitgegaan.
- d. Tot slot zijn de berekeningen in dit alternatief gebaseerd op de huidige vloot die Rotterdam aandoet en het huidige gebruik van de luchthaven. Gebleken is dat op Rotterdam the Hague Airport kleinere vliegtuigen (met geringere aantallen passagiers per toestel) minder vaak komen dan waarmee in de invoerset van 2001 is gerekend, terwijl het aantal middelgrote straalvliegtuigen groter is dan destijds verwacht. Deze ontwikkeling doet zich volgens de exploitant voor bij regionale luchthavens in heel Europa. Om te corrigeren voor de afwijkende geluidsproductie van de huidige vloot is ten behoeve van dit element van het herstel de oppervlakte van de 35Ke-zone gelijk gehouden aan het alternatief 2c, waarin de overige actualiseringen zijn verwerkt, en derhalve het totaal aantal vliegtuigbewegingen van het groot verkeer in vergelijking met het referentiealternatief (Aanwijzingsbesluit 2004) naar beneden bijgesteld van 26.916 naar 24.395 van de huidige vloot.

Alternatief 3. Actualiseren Ke-geluidszone stap 2

Naast alle actualiseringen van alternatief 2 is in dit alternatief ook de uitbreiding opgenomen van de verkeersbegeleiding met een tweede instrument landingssysteem (ILS). Gebruik van een tweede ILS leidt tot minder spreiding van de gevolgde routes bij

landen. Het aantal vliegtuigbewegingen gedurende dag, nacht en etmaal blijft gelijk aan alternatief 2.

Alternatief 4. Actualiseren Ke-geluidszone én het verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten

Het vierde alternatief behelst het actualiseren van de Ke-geluidszone conform alternatief 3, aangevuld met het verruimen van de randvoorwaarden om op Rotterdam the Hague Airport ook de overheidsvluchten te kunnen ontvangen die voorheen werden afgewikkeld via Marinevliegkamp Valkenburg. Er zijn drie varianten. Alternatief 4a gaat uit van toevoegen aan de invoerset van de geluidsruimte voor enkel 79 extra regeringsvluchten 's nachts, alternatief 4b gaat uit van toevoegen van geluidsruimte voor 627 extra overheidsbewegingen (regerings- en militair) gedurende het etmaal (527 overdag en 100 in de nacht) en alternatief 4c gaat uit van toevoegen van geluidsruimte voor 627 extra overheidsbewegingen overdag. In deze laatste variant blijft het totaal aantal nachtbewegingen gelijk aan het aantal nachtbewegingen in de invoerset van de referentie (Aanwijzing 2004). Alle alternatieven gaan gepaard met het voornemen om regeringsvluchten toe te voegen aan de opsomming met uitzonderingen op het nachtverbod in artikel 9 van het aanwijzingsbesluit. Rotterdam the Hague Airport heeft alternatief 4b aangewezen als voorkeursalternatief en heeft het bevoegd gezag verzocht de aanwijzing te wijzigen conform dit voorkeursalternatief.

Alternatief 5. Actualiseren Ke-geluidszone + verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten + verdere ontwikkeling als zakenluchthaven

Dit alternatief omvat het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone conform alternatief 4, aangevuld met een zodanige verruiming van de Ke-geluidszone dat de luchthaven de ruimte krijgt om zich verder te ontwikkelen als zakenluchthaven. Er zijn 4 varianten onderzocht die verschillen in het aantal vliegtuigbewegingen Ke-verkeer en in vlootsamenstelling. De informatie is door de exploitant toegevoegd als doorkijk om aan te geven hoe de exploitant van de luchthaven aankijkt tegen de toekomst van Rotterdam Airport.

Alternatief 6. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Dit alternatief behelst het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten conform alternatief 4 (resp 4b en 4c), vergezeld van maatregelen om de negatieve milieueffecten daarvan zoveel mogelijk te beperken. De in het MMA opgenomen maatregelen zijn het resultaat van het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen - en haalbaarheid daarvan - in twee adviezen van Gedeputeerde Van Heijningen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het MMA bevat alleen de maatregelen waarvoor de exploitant verantwoordelijk is. In hoofdstuk 4 wordt nader in gegaan op de maatregelen uit het MMA.

3.2.2 Milieueffecten van de alternatieven

In bijgaande tabel 1 staan de relevante bestudeerde alternatieven opgenomen met een overzicht van de bijbehorende effecten. Voor uitgebreidere informatie met betrekking tot alle alternatieven en bijbehorende effecten wordt verwezen naar het hoofdrapport van het MER en de bijbehorende deelrapporten.

In paragraaf 5.4 volgt een nadere beschouwing van de effecten van het alternatief dat het bevoegd gezag kiest als basis voor de aanwijzing. Daarbij worden ook de belangrijkste verschillen met de effecten van het voorkeursalternatief van de exploitant toegelicht.

Tabel 1 Belangrijkste effecten actualiseren en verruimen randvoorwaarden Rotterdam Airport (bron: MER 2008, Hoofdrapport pag. 14)

Alternatief	Geluid etmaal		Geluid nacht		Slaapverstoring	Externe veiligheid		Luchtkwaliteit
	gebied met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke) in km ²	aantal woningen in gebied met aanzienlijke geluidsbelasting (35 Ke)	gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting (LA _{eq} 26 dB(A)) in km ²	aantal woningen in gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting (LA _{eq} 26 dB(A))	procentuele afname (-) of toename (+) tov referentiesituatie van het aantal mensen dat ernstige hinder tijdens de slaap zou melden (TNO obv Lnight)	aantal woningen in gebied met verhoogd risico (10 ⁻⁶)	kans op ongeval met 40 slachtoffers (1: aantal jaren)	hoogste concentraties jaargemiddelde NO ₂ (grens = 40 µg/m ³) (max.toename tov referentiesituatie)
1. Referentie situatie	6,54	248	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
2. Actualiseren stap 1								
a. gecorrigeerd rekenmodel	6,74	300	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
b. + nieuwe rekenvoorschriften	7,41	468	1,79	2	0	24	1:97.500	40,57 (0)
c. + actuele vliegroutes	7,35	689	1,75	2	+ 2,5	25	1:88.000	40,57 (0)
d. + actuele vloot en actueel gebruik	7,35	485	1,20	0	- 26,6	27	1:150.000	40,89 (+ 0,32)
3. Actualiseren stap 2+uitbr. Begeleiding	7,36	484	1,19	0	- 26,4	27	1:150.000	40,89 (+ 0,32)
4. Actualiseren + overheidsvluchten								
a. regeringsvluchten 's nachts	7,44	542	1,59	0	- 21,8	27	1:149.000	40,90 (+ 0,33)
b. overheidsvluchten etmaal (VA)	7,56	565	1,75	4	- 20,1	28	1:144.000	40,91 (+ 0,35)
c. alt 4b met reductie nachtvluchten	7,50	551	1,19	0	- 26,4	28	1:144.000	40,91 (+ 0,35)
6. Meest milieuvriendelijk alternatief								
a. 4b + beperking van de milieueffecten	7,56	565	1,75	4	- 20,1	28	1:144.000	40,77 (+ 0,29)
b. 4c + beperking van de milieueffecten	7,50	551	1,19	0	- 26,4	28	1:144.000	40,77 (+ 0,29)

3.3 Economische belangenafweging

3.3.1 Economische effecten voor de luchthaven

De exploitant heeft parallel aan de aanbidding van het herziene MER aangegeven wat de economische betekenis is voor de exploitatie van de luchthaven Rotterdam the Hague Airport van de verzochte wijziging van de Ke-geluidszone. Onderstaand treft u de kern aan van de informatie die de exploitant ter onderbouwing van zijn aanwijzingsverzoek heeft aangevoerd.

Actualisering

Overschrijding van de vigerende Ke-geluidszone heeft plaatsgevonden in de gebruiksplanjaren sinds 2004. Volgens de exploitant zou er in de betreffende jaren geen overschrijding hebben plaatsgevonden indien de Ke-geluidszone zou zijn vastgesteld conform alternatief 2 (actualisering volgens stap 1 met herstel van de "technische onvolkomenheden").

Indien Rotterdam the Hague Airport in 2005 had willen voorkomen dat de geldende geluidszone zou worden overschreden dan had zij, gegeven de samenstelling van het verkeer in dat jaar, 22,8% van het Ke-verkeer niet kunnen accommoderen. Indien Rotterdam the Hague Airport dit percentage Ke-verkeer niet zou hebben toegelaten, dan zou dat volgens de exploitant geleid hebben tot een drastische teruggang van de havengeldopbrengsten, passagiersvergoedingen en parkeergelden; en daarmee tot een aanzienlijke teruggang in het rendement. De exploitant heeft in 2006 becijferd dat bij handhaving van de Ke-geluidszone in 2005 de opbrengsten van Rotterdam the Hague Airport met circa 2,3 miljoen euro zouden zijn verminderd.

Volgens recente berekeningen van de exploitant zal voor Rotterdam the Hague Airport, indien de luchthaven zich structureel moet houden aan de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004, in de komende jaren structureel de opbrengst op jaarbasis ca. 3 miljoen euro lager uitkomen. Ten gevolge daarvan zullen volgens de exploitant de rentabiliteit op het totale vermogen en de rentabiliteit op het eigen vermogen sterk afnemen en mogelijk negatief worden, zullen de noodzakelijke nieuwe investeringen niet kunnen worden gerealiseerd en dreigt een neerwaartse spiraal; op termijn kan de continuïteit en levensvatbare exploitatie in gevaar komen.

In paragraaf 5.4.1. wordt nader ingegaan op de analyse.

Verruiming ten behoeve van extra overheidsvluchten

Bij alternatief 3 wordt alleen de actualisatie van de randvoorwaarden uitgevoerd, maar wordt geen extra ruimte geboden om de extra overheidsvluchten op Rotterdam the Hague Airport te accommoderen, een gevolg van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg. Omdat overheidsvluchten niet door hem te reguleren zijn, zal dit volgens de exploitant resulteren in een vermindering van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen. Rotterdam the Hague Airport genereert zijn inkomsten primair uit passagiersbewegingen en niet uit vliegtuigbewegingen. Het inpassen van de extra overheidsvluchten in de beschikbare geluidsruimte zal volgens de exploitant fors negatieve invloed hebben op de jaarlijkse inkomsten van Rotterdam the Hague Airport.

3.3.2 Brede economische betekenis Rotterdam the Hague Airport

Het aanwijzingsbesluit Rotterdam the Hague Airport sluit aan op de visie zoals vastgelegd in de Luchtvaartnota. Rotterdam the Hague Airport is van regio overstijgend belang en draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Als zakenluchthaven is Rotterdam the Hague Airport bijvoorbeeld van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag. Daarnaast heeft de luchthaven vanwege de ligging de voorkeur voor de meeste reageringsvluchten.

De beschikbaarheid van een (kwalitatief hoogwaardige) luchthaven wordt in de economische literatuur in het algemeen als positieve vestigingsplaatsfactor gekwalificeerd, met name voor wat betreft de vestiging van internationaal opererende en georiënteerde bedrijven.

In 2004 heeft Rand Europe in opdracht van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een studie uitgebracht getiteld Regionale luchthavens in Nederland; een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijk belang van regionale luchthavens in Nederland. Aan de orde komen milieuaspecten (geluid, emissies, externe veiligheid en gezondheid), werkgelegenheidseffecten, bedrijfs-economische situatie van de luchthaven en kosten geassocieerd met het niet bestaan van de luchthaven. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat Rotterdam the Hague Airport een substantiële toegevoegde waarde heeft. Die toegevoegde waarde wordt bepaald door het saldo van het bedrijfsresultaat, werkgelegenheid en milieueffecten en reistijdwaardering en grondlasten.

In 2005 is in opdracht van de gemeente Rotterdam een studie uitgebracht waarin de economische betekenis van de aanwezigheid van de luchthaven voor de regionale ontwikkeling opnieuw is onderstreept, met de titel: Ontwikkelingsperspectieven Rotterdam Airport, Verkennend onderzoek naar de betekenis van de luchthaven voor de regio (Stratagem/Ecorys/Adecis). Hierin wordt onder andere gewezen op de Economische Visie 2020, uitgebracht door de Economic Development Board Rotterdam. In deze visie wordt de luchthaven van wezenlijk belang geacht voor de economische ontwikkeling van de stad Rotterdam en omgeving en de mainport Rotterdam. De ontwikkeling van de A13 Kennisboulevard en de kantoor- en bedrijvenlocaties bij Rotterdam the Hague Airport en Schieveen hangen nauw samen met de aanwezigheid van Rotterdam the Hague Airport. De luchthaven wordt daarbij, als luchthaven specifiek gericht op snelheid en gemak, aangemerkt als een belangrijke aanvulling op Schiphol.

In 2007 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland een studie uitgevoerd met de titel Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid-Holland (ECORYS/Stratagem). In deze studie wordt bevestigd dat de economie van de provincie Zuid-Holland een sterk internationaal karakter heeft. De provincie is zich hiervan bewust en wil de internationale concurrentiepositie dan ook verder versterken. Hiervoor is opereren in internationale netwerken noodzakelijk. In termen van economische prestaties blijft Zuid-Holland achter bij de rest van de Randstad. Om deze achterstand in te lopen is het nodig te investeren in een krachtige economische structuur en een optimaal vestigingsklimaat. Internationale bereikbaarheid is een van de elementen voor zo'n optimaal vestigingsklimaat. Rotterdam the Hague Airport heeft de ambitie om zich als zakenluchthaven verder te ontwikkelen. Hiervoor is ook een convenant met de Schiphol Group getekend. Rotterdam the Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan één miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name geluidsruimte) zijn nu echter bereikt. RA biedt nu een pakket aan van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart. Indien er slots vrijkomen is bekend welke zakelijke bestemmingen kunnen worden toegevoegd aan het pakket.

De overige luchtvaart is in Zuid-Holland van een zeer bescheiden omvang. Dit omvat recreatieve luchtvaart (micro-light, zweefvliegen) op een zevental locaties alsmede helikopters, die grotendeels zijn gerelateerd aan maatschappelijk relevante functie zoals politie en medische hulpverlening. De Zuid-Hollandse economie wordt gekenmerkt door een aantal clusters, die over het algemeen stuwend van karakter zijn. Deze clusters zijn dan ook aangewezen op internationale verbindingen. In termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn er volgens de studie in totaal (direct en indirect) tussen de 1.600 en 2.800 arbeidsplaatsen aan Rotterdam the Hague Airport toe te rekenen, met een toegevoegde waarde van € 195 – 340 mln.

Bedrijven waarvoor Rotterdam the Hague Airport het belangrijkste is komen uit de volgende sectoren: havengerelateerde sector, ontwerp en design, technologie en multinationals met hoofdkantoor in Nederland. Het bedrijfsleven geeft aan dat de aanwezigheid van de luchthaven goede zakelijke contacten mogelijk maakt. Bij het verliezen van de luchthaven zou in enkele gevallen verplaatsing van (delen van) het bedrijf naar Amsterdam of Londen aan de orde komen. Dit geldt vooral voor de havengerelateerde bedrijven en de multinationals. Als alternatieven voor Rotterdam the Hague Airport worden Brussel en vooral Schiphol genoemd.

De luchthaven blijkt meestal niet doorslaggevend bij het aantrekken van bedrijven, maar is wel belangrijk voor a. het bieden van exclusiviteit (belangrijk bij nieuwe bedrijven), b. clustervorming en netwerkfunctie, c. het langer vasthouden van bedrijven of onderdelen van bedrijven (bijvoorbeeld managementactiviteiten) en d. het bieden van een voordeelaspect bij herallocatie vanwege fusies en overnames. Uit de interviews in die studie is tevens naar voren gekomen dat enkele internationale bedrijven de afgelopen periode activiteiten van Londen naar Rotterdam hebben verplaatst vanwege de kostenvoordelen in Rotterdam en de goede verbinding met Londen. Het gaat hier om operationele activiteiten in de havensector. Het laatste deel van de studie gaat met name in op de toekomstige kansen van verdere groei als zakenluchthaven en de effecten daarvan op werkgelegenheid en inkomen.

In 2008 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan Buck Consultants International aanvullend gevraagd een inschatting te geven van het verschil in economische betekenis tussen enerzijds het actualiseren en verruimen van de Ke-geluidszone teneinde het beoogde verkeer en het extra overheidsverkeer te kunnen accommoderen, en anderzijds het in stand houden van de ongewijzigde geluidszone van de Aanwijzing 2004, met de bijbehorende beperking in gebruik ten gevolge van toepassing van de actuele rekenvoorschriften en de actuele stand van routes, gebruik en vlootmix. In hoofdstuk 5 (par 5.4.1) worden deze studie en de resultaten nader toegelicht.

3.4. Maatregelen ter beperking van milieuhinder

3.4.1 Inleiding

Naast de door de exploitant in het MMA beschouwde maatregelen komen meer maatregelen in aanmerking om bij te dragen aan hinderbeperking. Diverse oplossingsrichtingen zijn opgenomen in het advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat dat in oktober 2008 op verzoek van de Minister is uitgebracht door Gedeputeerde Van Heijningen van de provincie Zuid-Holland. Dit advies is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Wethouders Boedhoe (Lansingerland), Haan (Schiedam) en Harbers (Rotterdam).

In hoofdstuk 5 wordt, mede op basis van de maatregelen beschreven in dit hoofdstuk, de keuze voor het besluit toegelicht. Die keuze hangt samen met het uitvoeren van realiseerbare en effectieve maatregelen uit het Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport van Gedeputeerde Van Heijningen.

Slaapverstoring

Ten behoeve van de aanwijzing is in het kader van het MER een ex ante analyse ten aanzien van slaapverstoring uitgevoerd. Op dit onderzoek is naar aanleiding van het bestuurlijk overleg met de regio een second opinion gevraagd aan het RIVM. In paragraaf 5.4.2 valt ten aanzien van het slaapverstoringsonderzoek te lezen dat het RIVM geconcludeerd heeft dat de gehanteerde methodiek voldoet aan de eisen van het MER en met name een goed beeld geeft met betrekking tot de vergelijking van de alternatieven.

De Minister zal in overleg en samen met betrokken partijen in het kader van de op grond van artikel 7.39 Wet milieubeheer voorgeschreven evaluatie van de milieugevolgen van het besluit een jaar na inwerkingtreding van het besluit een ex post belevingsonderzoek uitvoeren toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. De uitkomsten van het onderzoek kunnen besproken worden in de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam of de opvolger daarvan.

3.4.2. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in het MER

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

De MMA-alternatieven in het MER behelzen het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor de extra overheidsvluchten, vergezeld van maatregelen om de negatieve milieueffecten daarvan zoveel mogelijk te beperken. De beide alternatieven 6a en 6b vertegenwoordigen de MMA-variant van de respectievelijke alternatieven 4b (voorkeursvariant van de exploitant) en 4c (basis voor het besluit).

Met name op verzoek van de regio is voor dit MER een groot aantal voorstellen beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid, mede om als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief de negatieve effecten voor geluid en luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken. Diverse maatregelen zijn niet door de exploitant opgenomen in het meest milieuvriendelijk alternatief omdat ze niet (zonder meer) mogelijk zijn dan wel omdat de exploitant niet degene is die uitvoering kan geven aan die oplossingsrichtingen. In het MER staan de overwegingen uitvoerig beschreven.

Het MMA bevat wel de volgende maatregelen die de exploitant realistisch en geschikt acht:

1. Bouwen van een extra geluidswal

Uit contacten met omwonenden, met name uit Schiebroek maar ook bij andere luchthavens, blijkt dat vliegtuiggeluid op de grond, afhankelijk van de weersomstandigheden, als bron van geluidshinder wordt ervaren. Reden voor Rotterdam the Hague Airport om een geluidswerende kantorenwal als onderdeel van het meest

milieuvriendelijk alternatief te presenteren. Grondgeluid is overigens niet opgenomen in de rekenvoorschriften, zodat de maatregel geen invloed heeft op berekende geluidscontouren. Uit onderzoek bij Schiphol blijkt dat het onder bepaalde omstandigheden mogelijk is grondgeluid terug te dringen door een S-vormige constructie van ongeveer 15 meter hoog op een afstand van 250 meter van de baan aan te leggen. Een reductie van het grondgeluid met 3 tot 5 dB zou met zo'n constructie mogelijk zijn. Uitvoering in de vorm van kantoren maakt de financiering realistisch. De locatie die nabij Rotterdam the Hague Airport het meest in aanmerking komt is aan de oostzijde van de luchthaven (nabij kop 24) parallel aan de baan bij Schiebroek. De maximale lengte zou ongeveer 900 meter bedragen. Volgens de exploitant is nader onderzoek nodig naar plaats, lengte, financiële haalbaarheid, eigendomsverhoudingen, externe veiligheid en ruimtelijke ordening.

2. Exploitatiemaatregelen om geluidsbelasting te beperken

Het gaat met name om het beperken van hinder door nachtvluchten. Deze nachtvluchten wil Rotterdam the Hague Airport verder beperken door het stapsgewijs (verder) verhogen van toeslagen voor nachtvluchten en het verhogen van toeslagen specifiek voor lawaaiige toestellen. De milieueffecten van die maatregelen zijn niet gekwantificeerd omdat de grootte van het effect moeilijk is in te schatten.

De toeslagen voor nachtvluchten worden sinds april 2008 in drie jaarlijkse stappen verhoogd: van de oorspronkelijke 33-100% toeslag, afhankelijk van tijdstip in de nacht, zal de toeslag stijgen tot 100-200% in 2010. Om de naar verwachting meer prijsgevoelige vluchten met kleine toestellen verder te ontmoedigen, is ook het minimum gewichtstarief verhoogd.

Ook is met de luchtvaartmaatschappijen intensief overleg gevoerd over vertragingen. Als uitkomst is onder andere een lijndienst aangepast die regelmatig met vertraging arriveerde in de late avond. Oorzaken van de vertragingen liggen volgens de maatschappijen overigens vaak buiten hun beslissingsbevoegdheden: weersomstandigheden, capaciteit op de luchthaven van vertrek en capaciteit in de lucht. Evengoed gaven de luchtvaartmaatschappijen aan ook in hun eigen belang vertragingen zoveel mogelijk te zullen voorkomen.

Verminderen van de geluidsbelasting door via acquisitie, exploitatie en tarieven lawaaiige toestellen te weren, is een maatregel die Rotterdam the Hague Airport al met succes toepast. Resultaat is dat alle lijndienstvluchten op de luchthaven worden uitgevoerd met zogeheten 'hoofdstuk 4' toestellen, de categorie stilste vliegtuigen van dit moment. Aanvullend hierop verhoogt Rotterdam the Hague Airport de toeslagen voor toestellen die niet aan die kwalificatie voldoen stapsgewijs van vijftig naar honderd procent. Ook de toeslagen voor de meest lawaaiige toestellen worden verhoogd.

Rotterdam the Hague Airport acht de genoemde exploitatiemaatregelen een realistische en haalbare uitkomst van het overleg met de regio. Ook al zijn de gevolgen voor de geluidsbelasting in de gehanteerde rekenmodellen niet op voorhand aantoonbaar, presenteert de luchthaven deze maatregelen daarom toch als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief. De luchthaven is al tot implementatie van deze maatregelen overgegaan.

3. Verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven per openbaar vervoer

Onderzochte maatregelen zijn een Airportshuttle van station Meijersplein van Randstadrail naar de luchthaven, upgrading van de bestaande bus 33 tussen de luchthaven en station Rotterdam Centraal. Beide maatregelen zijn in gang gezet. Het effect op de luchtkwaliteit is in het MER opgenomen.

4. Uifasieren van sterk vervuilende vliegtuigen

Weren van de meest vervuilende type toestellen van de kleine luchtvaart wordt beoordeeld als een effectieve en haalbare maatregel om bij te dragen aan een betere luchtkwaliteit rond Rotterdam the Hague Airport. De effecten zijn in het MER berekend voor de situatie in

2015. Rotterdam the Hague Airport stelt voor deze maatregel als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te voeren.

5. Aanplanten van bomen

Deze maatregel zorgt voor het afvangen van fijnstof en stikstofdioxide en de exploitant beoordeelt dit als een haalbare en effectieve maatregel om de concentraties in de lucht te beperken. De bomen leveren bovendien een compensatie voor de toegenomen CO₂-uitstoot. Op dit moment zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om de precieze effecten van deze maatregel betrouwbaar te berekenen. De algemene indicatie is dat de effecten positief zijn. Om die redenen stelt Rotterdam the Hague Airport als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief voor tweeduizend bomen rond de luchthaven aan te planten. De exploitant heeft al initiatieven genomen.

De in het MMA opgenomen maatregelen waren deels al in het MER van 2006 onderzocht en zijn deels nieuw als element van het resultaat van het onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen - en haalbaarheid daarvan - in het advies van Gedeputeerde van Heijningen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het MMA bevat alleen de maatregelen waarvoor de exploitant (deel)verantwoordelijk is en die de exploitant realistisch uitvoerbaar acht. De overige voorstellen van mogelijke oplossingsrichtingen in het advies van Van Heijningen zijn ofwel niet mogelijk/effectief gebleken of reiken volgens de exploitant verder dan de verantwoordelijkheid/mogelijkheden van de exploitant en/of verder dan de reikwijdte van deze aanwijzing.

Reactie op de MMA-maatregelen

Niet van alle maatregelen uit het MMA kan in dit stadium al eenduidig worden vastgesteld dat ze uitgevoerd kunnen en zullen worden. Van de geschetste maatregelen worden enkele reeds uitgevoerd, zoals de exploitatiemaatregelen die genomen worden met het oog op het beperken van het nachtgebruik (tarieven, overleg met luchtvaartmaatschappijen). Ook wordt al invulling gegeven aan de geschetste maatregelen ten behoeve van het uitfaseren van oude, vervuilende toestellen en ter verbetering van het openbaar vervoer; zo is de Airport Shuttle (lijn 33) al in 2007 opgewaardeerd en heeft de Stadsregio Rotterdam de shuttlevverbinding met Randstadrail opgenomen in de concessie-eisen voor het openbaar vervoer na 2009. Ook heeft de exploitant al initiatieven genomen om 2000 extra bomen te planten.

De Minister verzoekt de exploitant om alle MMA-maatregelen, voor zover uitvoerbaarheid al is aangetoond, conform het bovenstaande te realiseren.

De Minister constateert dat met het teruglopen van het aantal nachtbewegingen in 2008 ten opzichte van voorgaande jaren, de in gang gezette maatregelen al vruchten lijken af te werpen. De Minister verzoekt de exploitant het ontmoedigen van nachtgebruik in haar exploitatiebeleid in de komende jaren voort te zetten.

Enkele van de MMA-maatregelen zijn ook opgenomen in het advies van de Commissie Van Heijningen. In paragraaf 4.3. en 4.4 wordt hierop nader ingegaan.

3.4.3 Commissie Van Heijningen en oplossingsrichtingen

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

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

Voor een volledig inzicht zijn onderin in het overzicht ook twee van de vijf maatregelen opgenomen die door de exploitant in het MMA zijn onderzocht, maar niet in het advies van de Commissie Van Heijningen. Deze twee maatregelen zijn in paragraaf 4.2. toegelicht en de exploitant geeft aan beide te realiseren.

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

- ***Verminderen aantal vliegtuigbewegingen in de nacht***

1. Het terugdringen van vertraagde lijnvluchten is hierboven reeds benoemd. Stappen zijn al gezet. Het is zaak de ontwikkeling nauwgezet te monitoren en de slotcoördinator hierbij te betrekken. De Minister zal verzoeken aan Rotterdam Airport om samen met de

slotcoördinator dit nauwkeurig te blijven volgen en waar nodig bij te sturen. Indien zij aangeven dat dit onvoldoende effect heeft kunnen zij de Minister verzoeken om aanvullende maatregelen te overwegen.

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

3. Ten aanzien van het verminderen van positievluchten in de randen van de nacht wordt in het advies geconcludeerd dat het stationeren van vliegtuigen op Rotterdam the Hague Airport per saldo geen voordeel op het gebied van hinderbeperking zal opleveren. Mocht op basis van een door de CMLR aan de DCMR te verzoeken onderzoek naar de effecten van type vliegtuigen en tijdstip van positievluchten op de slaapverstoring, blijken dat daarop gebaseerde maatregelen effectief zouden kunnen bijdragen aan de hinderbeperking, dan zullen de mogelijkheden van die maatregelen verder worden gezien.

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

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

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

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

- ***Verminderen geluidsbelasting***

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

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

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

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

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

- **Verbeteren meet- en monitoringsystematiek**

12. In het advies wordt geconstateerd dat de huidige handhaving is gebaseerd op methodieken zoals die eerder voor Schiphol zijn ontwikkeld, en derhalve zijn toegesneden voor luchthavens met meerdere start- en landingsbanen. Opgemerkt dient te worden dat op 1 november 2009 een nieuw wettelijk kader in werking is getreden voor alle luchthavens (behalve Schiphol). Het bijbehorende Besluit burgerluchthavens (BBL) gaat uit van een grenswaarde voor geluidbelasting voor twee handhavingpunten bij de baan (aan beide hoofden van de baan één punt in het verlengde van middellijn). Daarnaast op elke locatie waar hetzij woonbebouwing met een aaneengesloten karakter is gelegen of in de nabijheid van de geluidcontour van de 56 dB(A) Lden, één handhavingpunt met een grenswaarde voor geluidbelasting.

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

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

- **Flankerend beleid**

14. In het advies wordt verzocht om te bezien wat de mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen in de nabijheid van enkele specifieke wijken die te maken hebben met een hoge mate van cumulatie van hinder.

De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam the Hague Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. De Minister zal rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Hierbij zal ook rekening houden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen mede op hun geluidsreducerend effect worden bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomend geval separate afspraken moeten worden gemaakt.

15. Goede landzijdige bereikbaarheid van luchthavens is een belangrijke randvoorwaarde. Het verbeteren van de OV-ontsluiting past daarbij, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid- als milieuoverwegingen. De inpassing van een aparte shuttleverbinding tussen de luchthaven en Randstadrail is eerder meegenomen in de aanvulling op het MER

van 2006 vanuit milieuoverwegingen (compensatie luchtkwaliteit). In die aanvulling is destijds ook de upgrading van bus 33 voorgesteld.

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

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

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

3.4.4 Uitvoerbare en effectieve oplossingen

De Minister onderschrijft de analyses die aan het advies ten grondslag liggen. Ten aanzien van de oplossingsrichtingen die haalbaar en effectief worden geacht, zullen de ideeën zoveel als mogelijk worden overgenomen. Onder de beschrijving van de MMA-maatregelen in paragraaf 4.2 is al op enkele maatregelen nader ingaan.

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

Reactie op het advies

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

De eerste tekenen van effect van de aangedragen oplossingsrichtingen zijn zichtbaar. Rotterdam the Hague Airport heeft in de periode 2008-2010 de tarieven voor nachtgebruik verhoogd. Ook heeft Rotterdam the Hague Airport afgelopen jaar het overleg met de luchtvaartmaatschappijen geïntensiveerd met het doel het percentage vertragingen op lijndienstverbindingen terug te brengen, met name op die diensten waar vertraging tot extra beslag op de nachtperiode leidt.

De effecten van die maatregelen zijn niet eenduidig vast te stellen, feit is wel dat in het gebruiksjaar 2009 slechts 470 vliegtuigbewegingen in de nachtperiode hebben plaatsgevonden, een aanzienlijke verbetering afgezet tegen de voorgaande gebruiks jaren (resp. 927, 930 en 655 nachtbewegingen in 2006, 2007 en 2008).

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

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

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

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

4. Aanwijzingsbesluit 2010: effecten en overwegingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven van het alternatief dat de basis vormt voor het besluit en de overwegingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat die aan dit besluit ten grondslag liggen.

In paragraaf 4.2 wordt het verzoek van de initiatiefnemer herhaald.

In paragraaf 4.2 worden in hoofdlijnen de overwegingen opgesomd van de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In paragraaf 4.3 staan de belangrijkste effecten van de keuze voor MER-alternatief 4c beschreven en de overwegingen van het bevoegd gezag die ten grondslag liggen aan het Besluit. In de overwegingen worden economische en milieu-effecten betrokken. Wat betreft de milieueffecten wordt op hoofdpunten een vergelijking opgenomen van de verschillen tussen het alternatief waarop het besluit is gebaseerd en die van het voorkeursalternatief van de exploitant.

4.2 Besluit en overwegingen

De exploitant wil de Ke-geluidszone aangepast zien aan de actuele stand van zaken en regelgeving voor het berekenen van geluidsbelasting voor de omgeving, teneinde normaal te kunnen functioneren en het destijds als uitgangspunt voor de Aanwijzing 2004 voorziene verkeer te kunnen (blijven) accommoderen. Derhalve zijn alle aanpassingen conform de stappen in de MER-alternatieven 2 en 3 volgens de exploitant noodzakelijk. Ook wil Rotterdam the Hague Airport om maatschappelijke redenen kunnen voldoen aan het verzoek om het extra overheidsverkeer te accommoderen dat voorheen via Marinevliegkamp Valkenburg werd afgewikkeld; daartoe vraagt de exploitant extra geluidsruimte zowel op de dag als in de nacht, conform alternatief 4b.

Ten aanzien van het verzoek van de exploitant overweegt het bevoegd gezag als volgt. De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, kiest alternatief 4c uit het MER als basis voor het besluit over de aanwijzing. De Minister kiest niet voor het MMA als zodanig als voorkeursalternatief, omdat (nog) niet van alle maatregelen daarin is gebleken dat deze definitief uitgevoerd kunnen worden. In paragraaf 3.4.2 is hier nader op ingegaan. De maatregelen uit het MMA die uitvoerbaar zijn, zijn deels al gerealiseerd, deels in gang gezet en deels nog nader in onderzoek. Voor zover de maatregelen uit het MMA ook tot uitvoering zullen komen zijn de effecten af te lezen onder alternatief 6b van het MER, waarbij met name de luchtkwaliteit nog enige verbetering laat zien ten opzichte van alternatief 4c.

Actualisering en verruiming

De exploitant vraagt actualisering van de geluidszone vanwege de gewijzigde omstandigheden en verruiming voor het extra overheidsverkeer ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg

In de afgelopen jaren is gebleken dat Rotterdam the Hague Airport binnen de 35 Ke-geluidszone (bijlage E) van de Aanwijzing 2004 minder vliegtuigbewegingen kan laten plaatsvinden dan destijds bij het vaststellen van de geluidszone was bedoeld. In MER-alternatief 4c worden de berekeningen voor de Ke-geluidszone geactualiseerd conform dat deel van het verzoek van de exploitant. Met inachtneming van de positieve en negatieve effecten van die actualisering wordt geoordeeld dat het wenselijk is om de exploitant in de gelegenheid te stellen het eerder toegezegde verkeer bij benadering te kunnen blijven accommoderen. Deze overwegingen worden in paragraaf 5.5 nader toegelicht.

Op grond van de maatschappelijke betekenis van overheidsvluchten enerzijds en de bedrijfsmatige belangen van de luchthaven anderzijds wordt het redelijk geacht geluidsruimte toe te voegen teneinde het extra overheidsverkeer te kunnen accommoderen dat ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg naar Rotterdam the Hague Airport is overgeheveld. De toegekende verruiming is niet volledig conform het verzoek van de exploitant.

In het voorkeursalternatief van de exploitant is een verruiming van de Ke-geluidszone opgenomen met 527 extra bewegingen op de dag (tussen 07.00u en 23.00u) en 100 extra bewegingen in de nacht (tussen 23.00u en 07.00u). Deze verruiming van het aantal nachtbewegingen heeft met name gevolgen voor de slaapverstoring. Uit bestuurlijk overleg over het voorontwerp in april 2007 bleek dat in de regio met name zorgen bestonden ten aanzien van de (extra) nachtbewegingen en de mate van (extra) slaapverstoring.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze zorgen zeer serieus genomen. Met het oog hierop is op verzoek van het bevoegd gezag in het MER 2008 een nieuw alternatief (4c) uitgewerkt. In dat alternatief wordt ten behoeve van het accommoderen van extra overheidsvluchten geluidsruimte toegevoegd voor 627 vliegtuigbewegingen overdag. Er is voor gekozen een additioneel alternatief op te nemen waarbij enkel geluidsruimte wordt toegevoegd voor extra bewegingen overdag en geen extra ruimte wordt toegekend voor extra nachtbewegingen.

De ontwikkeling van dit nieuwe alternatief (4c) is gebaseerd op de wens om:

- a. tegemoet te komen aan de zorgen van de regio met betrekking tot (voorziene toename van) het aantal nachtbewegingen op Rotterdam the Hague Airport; en tevens
- b. de exploitant in staat te stellen het verkeer af te wikkelen dat in het voorkeursalternatief van de exploitant wordt beoogd.

Met name de beide adviezen van Gedeputeerde Van Heijningen, tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de drie wethouders van de omliggende gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, hebben de bouwstenen aangedragen om dat alternatief mogelijk te maken.

Sommige van de in het advies voorgestelde maatregelen waren direct gericht op het reduceren van het aantal nachtvluchten. Dit betreft bijvoorbeeld het terugdringen van vertragingen bij lijndiensten en het verhogen van tarieven voor vliegtuigbewegingen in de nachtelijk uren. Deze maatregelen zijn deels al gerealiseerd en volgens de laatste inzichten lijken ze ook al effectief te zijn. In het gebruiksjaar 2008 is het aantal nachtbewegingen substantieel teruggelopen ten opzichte van de voorgaande jaren: 470 in 2009 in vergelijking met 655 in 2008, 930 in 2007 en 927 in 2006. Vanzelfsprekend kunnen ook andere factoren hierop van invloed zijn geweest. Het is derhalve niet zonder meer zeker dat deze trend zich voortzet, maar de ingezette maatregelen in combinatie met de designaleerde ontwikkeling versterken zeker het vertrouwen in de mogelijkheden en effectiviteit van de diverse oplossingsrichtingen.

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt bij andere departementen aangestuurd op een bewust terughoudend gebruik van Rotterdam The Hague Airport voor overheidsvluchten, met name in de nacht, gezien het overleg met de regio over het nachtgebruik. De Minister van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de inspanning onverminderd gericht zal moeten zijn op het zo min mogelijk gebruiken van RA buiten de reguliere openstellingstijden. De oplossingsrichtingen die in het advies van Gedeputeerde Van Heijningen worden opgesomd en effectief en uitvoerbaar zijn gebleken, geven daartoe handvatten (zie ook hoofdstuk 4).

Rotterdam The Hague Airport krijgt jaarlijks van te voren van de zijde van het Rijk te horen voor hoeveel overheidsvluchten geluidsruimte gereserveerd moet worden. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de administratie van uitgevoerde

overheidsvluchten. Rotterdam The Hague Airport rapporteert hierover per kwartaal aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op basis van deze rapportages kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat het gebruik monitoren en de collega-departementen informeren. Wanneer het aantal gerealiseerde overheidsvluchten het met RA afgesproken aantal overheidsvluchten dreigt te overschrijden is dit tijdig zichtbaar en kan de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met zijn collega-ministers afspraken maken hoe de mogelijk dreigende overschrijding voorkomen kan worden.

4.3 Maatschappelijke effecten en overwegingen

In deze paragraaf worden de effecten beschouwd van het alternatief 4c dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, kiest als basis voor de aanwijzing. Hierbij komen zowel de economische als milieueffecten aan de orde. Bij de bespreking van effecten wordt ook ingegaan op de mate waarin de gevolgen zijn toe te schrijven aan de actualisering van de Ke-zone (aanpassing conform alternatieven 2 en 3) dan wel aan het verruimen van de randvoorwaarden voor extra overheidsvluchten (conform alternatief 4c). Tevens worden de belangrijkste verschillen toegelicht tussen de effecten van alternatief 4c, de basis van het besluit, en de effecten van alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant.

In paragraaf 4.3.1 worden maatschappelijke en economische effecten opgesomd.

In paragraaf 4.3.2 worden de milieueffecten uit het MER toegelicht.

In paragraaf 4.3.3. volgt het besluit.

In paragraaf 4.3.4. staan de belangrijkste effecten kort herhaald.

4.3.1. Maatschappelijke en economische effecten

Bedrijfseconomische effecten voor de exploitant

Actualisering

Zoals in paragraaf 3.3al toegelicht, heeft de exploitant berekend dat, indien de luchthaven zich structureel moet houden aan de geluidszone van de Aanwijzing 2004, de opbrengst in de komende jaren op jaarbasis ca. 3 miljoen euro lager zal uitkomen. Ten gevolge daarvan zullen, aldus de exploitant, de rentabiliteit op het totale vermogen en de rentabiliteit op het eigen vermogen sterk afnemen en mogelijk negatief worden, zullen de noodzakelijke nieuwe investeringen niet kunnen worden gerealiseerd en dreigt een neerwaartse spiraal. Op termijn kan volgens de exploitant de continuïteit en levensvatbare exploitatie in gevaar komen.

Second opinion

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aan Buck Consultants International een second opinion gevraagd op het concept van de financiële analyse door de exploitant. Enkele kanttekeningen uit die second opinion, gevolgd door de reactie van de exploitant van de luchthaven:

- a. De aantallen passagiers in de financiële analyse komen niet overeen met de aantallen in het MER.
- De exploitant heeft toegelicht dat het aantal afwijkt van de referentiesituatie in het MER omdat de referentie situatie uitgaat van een verouderde vlootmix die bij alternatief 2d wordt omgezet in de huidige vlootmix. Handhaving van de vigerende geluidszone houdt in dat de huidige vlootmix moet worden geaccommodeerd in de vigerende geluidszone, dit is geen alternatief in het MER.
- b. Verwacht kan worden dat over de tijd geleidelijk meer vluchten (stiller/schoner door vlootvernieuwing) en passagiers (meer vluchten en grotere vliegtuigen) geaccommodeerd kunnen worden. Met deze stijging is geen rekening gehouden. Het aantal passagiers is in de toekomst constant verondersteld. - De horizon van de berekeningen van de exploitant is 2015. Volgens de exploitant is inzet van stillere vliegtuigen dan thans worden ingezet, in de komende jaren niet realistisch. Vrijwel alle ingezette vliegtuigen behoren tot de stilste vliegtuigtypen in hun soort.

Boeing en Airbus hebben aangegeven een volgende (stillere) generatie vliegtuigen zeker niet voor 2015 gereed voor productie te hebben. Inzet van nog stillere vliegtuigen op Rotterdam the Hague Airport voor 2020 is volgens de exploitant dan ook niet realistisch te noemen.

- c. Als het aantal vluchten bij het handhaven van de huidige contour verlaagd moet worden, is de exploitant in staat om de tarieven te verhogen. Er wijken dan vliegtuigmaatschappijen uit, maar dat is ook de bedoeling. Het is onjuist om in de basisberekening van gelijke tarieven uit te gaan. Wellicht is het zelfs mogelijk om (een deel van) de genoemde noodzakelijke stijging van de passenger charge te realiseren.
- De exploitant voert aan dat de prijselasticiteit van het luchtvaartproduct niet dusdanig van aard is dat toenemende tariefsverhoging vervolgens niet zou leiden tot verdere passagiersdalingen. Tevens zou het te extreem verhogen van tarieven kunnen leiden tot het vertrek van de luchtvaartmaatschappijen die lijndienstvluchten vanaf Rotterdam the Hague Airport aanbieden (momenteel twee). Bij vertrek, wegens te hoge stijging van de tarieven, van (een van) beide valt alle basis onder de huidige exploitatie weg. Indien Rotterdam the Hague Airport geen marktconforme tarieven hanteert, zal het ook moeilijk zijn andere luchtvaartmaatschappijen aan te trekken.

De argumentatie door de exploitant voor de keuzes onder a. en b. wordt plausibel geacht. Eenduidig oordelen over de mogelijkheden tot verhoging van luchthaventarieven (onder c.) is niet mogelijk, zeker onder de huidige economische omstandigheden en ongewisse markten. De concurrentiepositie van de luchthaven wordt, naast vele andere aspecten, mede bepaald door het concurrerend aanbod van luchthavencapaciteit op andere luchthavens in Nederland en buitenland en de daar gehanteerde tarieven. Ook het extreem beperkt aantal vragende partijen (luchtvaartmaatschappijen) op de huidige markt van Rotterdam the Hague Airport bemoeilijkt het verkrijgen van zekerheid/inzicht in de mogelijkheden van verdergaande tariefstijging.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de financiële analyse van de exploitant geaccepteerd als een plausibele, redelijke weergave van de mogelijke effecten van de actualisering en verruiming op de exploitatie van de luchthaven.

Verruiming ten behoeve van extra overheidsvluchten

In paragraaf 3.3 is weergegeven wat volgens de exploitant de consequenties zijn als de extra overheidsvluchten ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg op Rotterdam the Hague Airport moeten worden geaccommodeerd zonder dat hiervoor extra geluidsruimte ter beschikking wordt gesteld (conform MER-alternatief 3). Dit zal volgens de exploitant resulteren in vermindering van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen en fors negatieve invloed op de jaarlijkse inkomsten van Rotterdam the Hague Airport. Indien niet wordt overgegaan tot verruiming van de geluidsruimte ten behoeve van de extra overheidsvluchten (alternatief 3), dan zullen de directe opbrengsten van Rotterdam the Hague Airport volgens de exploitant naar verwachting met ca. 445.000 euro per jaar dalen ten opzichte van de situatie waarbij wel compenserende geluidsruimte wordt geboden (alternatief 4b).

Verderop wordt het belang toegelicht dat de Minister hecht aan het gebruik van Rotterdam the Hague Airport voor het accommoderen van overheidsvluchten in deze regio, nu die vluchten niet meer kunnen worden afgewikkeld op Marinevliegkamp Valkenburg. De Minister is van mening dat de kosten van de maatschappelijke functie van Rotterdam the Hague Airport, als regeringsluchthaven na de sluiting van Valkenburg, niet volledig moeten worden afgewenteld op de exploitatieresultaten van de luchthaven. Daar komt bij dat de voorgenomen actualisering en verruiming van de geluidszone ook bredere economische betekenis heeft voor de regio.

Het maatschappelijke belang van de overheidsvluchten, het belang van een gezonde exploitatie van de luchthaven en de bredere economische betekenis wegen volgens de

Minister op tegen de milieugevolgen van de verruiming van de geluidszone ten behoeve van de extra overheidsvluchten. Deze milieueffecten voor de omgeving worden in paragraaf 5.4.2 toegelicht.

Brede maatschappelijk-economische effecten

Zoals in paragraaf 3.3.2 geschetst is in 2008 door Buck Consultants International een inschatting gemaakt van het verschil in economisch effect van de keuze voor actualisering en verruiming van de Ke-geluidszone ten opzichte van de variant waarbij de Ke-geluidszone (conform alternatief 4c) ongewijzigd blijft ten opzichte van de Aanwijzing 2004; in de Ke-geluidszone van de Aanwijzing 2004 kan ten gevolge van de gewijzigde regelgeving (rekenvoorschrift) en het gewijzigd gebruik (zoals andere routes en andere vlootmix) dan aanzienlijk minder verkeer worden afgewikkeld dan destijds beoogd.

De studie van Buck Consultants International geeft een indruk van de mogelijke consequenties voor werkgelegenheid en inkomen als de geluidszone van de Aanwijzing 2004 niet wordt geactualiseerd en verruimd, maar het aantal bewegingen moet worden bijgesteld om binnen de oude geluidszone te passen. Geredeneerd wordt dat in het geval van vasthouden aan de vigerende geluidszone van de aanwijzing 2004, rekening houdend met de huidige rekenvoorschriften en actuele stand van routes, gebruik en vlootmix, het mogelijk te accommoderen verkeer circa 75% zal bedragen van het verkeer dat in de Ke-geluidszone van alternatief 4c kan worden geacommodeerd. Op basis van benchmarkgegevens wordt in de studie becijferd wat de consequenties zijn voor werkgelegenheid en inkomen van die gedeerde opbrengsten ter hoogte van 25 % van het vliegverkeer dat onder alternatief 4c kan worden geacommodeerd; deze 25% kan bij terugval naar de geluidszone van de aanwijzing 2004 dus niet worden geacommodeerd. Ontwikkelingsscenario's zijn doorgerekend, waarbij twee elementen wat betreft marktsituatie van de luchthaven onderscheidend zijn:

- a. De luchthaven heeft wel cq niet een brede economische betekenis voor de regio;
- b. De luchthaven vormt wel cq niet een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

Uitgangspunt van de studie is dat Rotterdam the Hague Airport zowel in de "nulvariant" als in alternatief 4c een brede economische functie blijft vervullen. Het al dan niet herbergen van een thuisbasis voor een luchtvaartmaatschappij is dan het enige onderscheidende criterium in de ontwikkelingsscenario's. In het meest terughoudende scenario vormt de luchthaven noch in de nulvariant (ongewijzigde geluidszone uit de aanwijzing 2004) noch in alternatief 4c de thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij.

Het totale bruto werkgelegenheidseffect van aanpassen van de geluidszone conform alternatief 4c ten opzichte van de "nulvariant" bedraagt onder dat scenario circa 200-300 arbeidsplaatsen. In het scenario waar groei wel invloed heeft op de thuisbasis situatie loopt het werkgelegenheidseffect van alternatief 4c ten opzichte van de nulvariant op tot meer dan 1000 extra arbeidsplaatsen. In dit scenario is er onder het nulalternatief geen sprake van een thuisbasis en in alternatief 4c wel sprake van een thuisbasis.

De ramingen laten ook zien dat alternatief 4c in verhouding tot de nulvariant extra reistijdskosten oplevert ter hoogte van circa €130 mln voor zakelijke reizigers, circa €40 mln voor niet-zakelijke reizigers en circa €1 mln. reistijdskosten voor overheidsvluchten.

Economisch belang

Aan de aanwezigheid, het goed functioneren en de continuïteit van de luchthaven wordt door de minister belang gehecht. De luchthaven Rotterdam the Hague Airport vervult een belangrijke functie in de regionale en nationale economische ontwikkeling. De luchthaven is van significante betekenis voor de regionale en nationale bereikbaarheid via de lucht. In diverse onderzoeken is dat eerder onderstreept (zie ook par 3.3.2).

De mogelijke positieve effecten van actualisering en verruiming op inkomen en werkgelegenheid, belichten het economisch belang om het verzoek tot aanpassing van de

geluidszone te honoreren. De milieueffecten die daarmee gepaard gaan worden bij de integrale afweging zorgvuldig meegewogen.

In paragraaf 5.3.2. worden deze nader belicht.

Overheidsvluchten op Rotterdam the Hague Airport

Per 1 juli 2006 is het Marinevliegveld Valkenburg officieel gesloten voor militaire en civiele luchtvaart. Direct gevolg van de sluiting van het Vliegveld is dat Rotterdam the Hague Airport sinds 1 januari 2005 geconfronteerd wordt met verzoeken om meer overheidsvluchten af te handelen, die voorheen gebruik maakten van Marinevliegveld Valkenburg. Evenals Marinevliegveld Valkenburg werd Rotterdam the Hague Airport ook vóór 2005 mede gebruikt voor het uitvoeren van overheidsvluchten. Nu overheidsvluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanaf Marinevliegveld Valkenburg, komt als meest voor de hand liggende alternatief voor het uitvoeren van deze vluchten Rotterdam the Hague Airport in aanmerking.

Zonder de verzochte verruiming van de Ke-geluidszone kan volgens de exploitant niet worden voldaan aan de extra capaciteitsvraag voor wat betreft die overheidsvluchten. Bij de vaststelling van de geluidszone in 2001 is immers slechts in beperkte zin rekening gehouden met overheidsvluchten. Dit staat volgens de exploitant niet in verhouding tot de huidige behoefte. Dit gewenste aantal kan niet binnen de geldende geluidszone worden afgewikkeld, nu Rotterdam the Hague Airport als slotgecoördineerd luchtvaartterrein slechts beperkte mogelijkheden heeft om deze extra overheidsvluchten te accommoderen. De exploitant is bij zijn verzoek (uitbreiding volgens voorkeursalternatief) uitgegaan van een extrapolatie van aantallen vliegtuigbewegingen op basis van het aantal overheidsvluchten in de eerste vijf maanden van 2005, de enige voor de exploitant representatieve periode sinds de sluiting van het marinevliegveld waarin alle betreffende overheidsvluchten op Rotterdam the Hague Airport werden uitgevoerd.

In het voorkeursalternatief van de exploitant is een verruiming van de Ke-geluidszone opgenomen met 527 extra bewegingen op de dag (tussen 07.00u en 23.00u) en 100 extra bewegingen in de nacht (tussen 23.00u en 07.00u). Deze verruiming van het aantal nachtbewegingen heeft gevolgen voor de slaapverstoring. Uit bestuurlijk overleg in april 2007 bleek dat de regio met name moeite had met die extra nachtbewegingen. Met het oog hierop is op verzoek van het bevoegd gezag in het MER 2008 een nieuw alternatief 4c toegevoegd dat uitgaat van verruiming van de geluidszone met 627 overheidsvluchten overdag. In paragraaf 5.3 is toegelicht waarom de Minister deze aanpassing mogelijk acht.

De geografische ligging van Rotterdam the Hague Airport ten opzichte van Den Haag is gunstig. Bovendien is op Rotterdam the Hague Airport ook 's nachts luchtverkeersleiding en voldoende brandweerdekking aanwezig, hetgeen noodzakelijk is om ook de nachtelijke vluchten te kunnen afwikkelen.

Vanwege de ligging van de luchthaven heeft deze luchthaven de voorkeur boven de luchthaven Schiphol voor veel vluchten van de leden van de regering, defensie, kustwacht, diplomatieke ontvangsten, etc. Dit heeft in de eerste plaats te maken met de geografische ligging ten opzichte van Den Haag als regeringszetel. Bij langere reisafstanden naar de andere luchthavens in Nederland kunnen langere reistijden, wachttijden en verkeerstechnische aspecten een rol spelen. Minimale reisafstand en minimale reisduur hebben agendatechnische en kostenvoordelen. Representatieve overwegingen (nabijheid, minimale reisduur) kunnen meespelen in geval van bezoeken aan de regeringszetel door buitenlandse regeringsfunctionarissen. Ook spelen beveiligingsaspecten een belangrijke rol, niet alleen in termen van de kostenelementen. Uit security-oogpunt zijn de kleinschaligheid van de luchthaven en de minimalisering van reistijd en verblijfsduur in het geval van regeringsfunctionarissen van belang. Voor wat betreft bovenstaande aspecten is Rotterdam the Hague Airport leidend.

Ook kunnen maatschappelijke orde en beveiliging soms een overweging vormen om vluchten af te wikkelen via een kleinere regionale luchthaven.

Daar waar uit andere overwegingen nodig en/of wenselijk zal vanzelfsprekend ook voor overheidsvluchten gebruik worden gemaakt van andere luchthavens dan Rotterdam the Hague Airport.

5.3.2. Milieu-effecten

Geluid

Uitgangspunt bij de beoordeling van het door Rotterdam the Hague Airport gedane verzoek tot actualisering van de Ke-geluidszone is dat de feitelijke gebruikruimte voor Rotterdam the Hague Airport door deze actualisering niet groter wordt dan destijds bij het vaststellen van de geluidszone bij Aanwijzingsbesluit 2001 – op basis van het onderhandelaarsakkoord 1998 tussen de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol – werd beoogd. De gebruikruimte werd destijds berekend op basis van 27.500 vliegtuigbewegingen "groot verkeer"¹. Door de verruiming van de openingstijd middels de wijziging van de aanwijzing in 2004, is het beoogde aantal vliegtuigbewegingen in de nacht toegenomen met 350. Omdat de Ke-geluidscontour qua oppervlakte ongewijzigd bleef, is het aantal vliegtuigbewegingen overdag met 931 naar beneden bijgesteld. Het totaal aantal voorziene vliegtuigbewegingen groot verkeer kwam daarmee door de wijziging in 2004 op 26.919 (MER-alternatief 1).

De vliegtuigtypen die thans gebruik maken van Rotterdam the Hague Airport zijn afwijkend van de vlootmix zoals voorzien in de aanwijzing van 2001 en 2004. Het aandeel grotere toestellen is feitelijk groter. Het totaal aantal bijbehorende vliegtuigbewegingen is als gevolg hiervan, bij een gelijk blijvende gebruikruimte, kleiner. Uitgaande van het huidige luchthavengebruik en de voor nu en de toekomst verwachte samenstelling van de vloot die van Rotterdam the Hague Airport gebruik maakt, betekent een gelijkblijvende gebruikruimte in de huidige omstandigheden een invoerset van 24.395 vliegtuigbewegingen (MER-alternatief 2d).

Ke versus L_{den}

Door het actualiseren van de Ke-geluidszone conform het verzoek blijven de gebruiksmogelijkheden van Rotterdam the Hague Airport gelijk aan hetgeen beoogd was in het onderhandelaarsakkoord 1998. Het betreft met name een correctie van de wijze waarop de Ke-geluidszone berekend moet worden en het verwerken van meer recente inzichten. Alle berekeningen ten aanzien van de geluidsbelasting zijn uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven Ke-berekeningsmethodiek. Na het vervallen van de afkap valt zowel de 20Ke- als de 35-Ke-geluidszone fors groter uit.

De geluidsbelasting is bij diverse alternatieven in het MER ook bepaald voor de nieuwe Europese dosismaat L_{den} . Deze L_{den} -berekeningen laten geen grote veranderingen in de geluidszone zien ten gevolge van de actualisering, omdat bij die systematiek alle geluid per definitie wordt meegenomen in de berekening en derhalve het fenomeen van drempelwaarde (afkap) niet speelt en het afschaffen daarvan dus ook niet van invloed is op de geluidszone.

De vergelijking van de diverse geluidszones van de alternatieven op basis van L_{den} -berekeningen illustreert dat de feitelijke situatie niet zodanig wijzigt als de vergelijking van (de omvang van) de Ke-zones lijkt te suggereren. Waar bij actualisering ten aanzien van de 35 Ke-zone een toename van het oppervlak valt waar te nemen, neemt het oppervlak van de 56 dB(A) L bij actualisering zelfs iets af.

Het verschil tussen het wel of niet toepassen van de drempelwaarde (afkap) is bovenal zichtbaar in de gebieden met een lage geluidsbelasting, juist vanwege het meerekenen in het nieuwe rekenvoorschrift van de lagere geluidsniveaus onder 65 dB(A). Zo neemt de 20 Ke-zone in oppervlakte – en daarbinnen het aantal ernstig gehinderden – onder invloed van de actualisering sterk toe. Als daarentegen de 48 dB(A)- L_{den} -geluidszone op dezelfde manier wordt geactualiseerd zien we dat de oppervlakte van die geluidszone zelfs afneemt.

Effecten van alternatief 4c

1 Vliegtuigen met een maximaal startgewicht van zesduizend kilo en meer.

De 35Ke-contour van het alternatief 4c valt geheel binnen het kader van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). (zie figuur 83 in MER-bijlage Geluid). In het MER zijn de effecten van alternatief 4c onderzocht met betrekking tot geluid en het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven (zie tabel 1 in par. 3.3).

De belangrijkste effecten van dit alternatief ten opzichte van de referentie zijn:

- de oppervlakte van het gebied binnen de 35 Ke-contour (gebied met "aanzienlijke geluidsbelasting") is bijna 15% groter dan in de referentiesituatie: 7,50 km² ten opzichte van 6,54 km². Het grootste deel van de toename van de oppervlakte van de 35Ke-geluidszone is toe te schrijven aan het actualiseren van de Ke-zone. Vooral het alsnog meerekenen van geluid van minder dan 65 dB(A) speelt bij deze toename een belangrijke rol. Het toevoegen van het element extra overheidsvluchten maakt van de totale toename ca 15% uit. Het aantal woningen binnen de grotere 35Ke-zone neemt toe met 303 van 248 tot 551 woningen. Ook hier is het grootste deel van de toename, 236 woningen, een gevolg van het actualiseren van de Ke-zone; 67 extra woningen zijn het gevolg van de extra overheidsvluchten. Het aantal "ernstig gehinderden" binnen de 20 Ke-contour verdubbelt van 4.594 tot 9.246. Deze toename is vrijwel geheel (98%) toe te schrijven aan het actualiseren van de Ke-zone; het wijzigen van het berekeningsvoorschrift, het vervallen van de drempelwaarde (afkap), is hierin de belangrijkste factor.
- Het gebied binnen de LAeq-nacht 26 dB(A)-contour (gebied met isolatieverplichting in verband met de nachtelijke geluidsbelasting) is 33% kleiner dan in het referentiealternatief. Deze verbetering is volledig het gevolg van de actualisering, met name ten gevolge van het rekening houden met de gewijzigde, stillere vloot. Het aantal woningen in dit gebied bedraagt nul. Het aantal mensen dat volgens het slaapverstoringsonderzoek² van TNO (op basis van Lnight) naar verwachting "ernstige hinder door nachtelijk vliegtuiggeluid" zou melden, is 26% kleiner dan in de referentiesituatie. Dit komt doordat het aantal nachtluchten in dit alternatief gelijk blijft, ondanks het extra overheidsverkeer, terwijl de geluidsbelasting en hinder afnemen door rekening te houden met de actuele, stillere vloot die Rotterdam the Hague Airport aandoet.
- Het aantal woningen binnen de 40 Ke-contour (met recht op isolering) neemt ten opzichte van de referentie toe met 5. Hiervan is toename met 2 woningen een gevolg van de actualisering en met 3 woningen ten gevolge van de verruiming voor de extra overheidsvluchten. Eén woning die in de referentiesituatie binnen de 40Ke-zone valt komt in dit alternatief buiten de 40 Ke-zone te vallen. Derhalve komen per saldo 6 extra woningen in aanmerking voor geluidsisolatie. Die toename is voor de helft toe te schrijven aan de actualisering..
- Het oppervlak binnen de 48 dB(A)-Lden-contour is in alternatief 4c (58,64km²) 8,10 km² kleiner dan in de referentiesituatie (66,74 km²). Door de actualisering daalt het oppervlak binnen deze contour tot 57,64 km² in alternatief 3; onder

² In het TNO-onderzoek, gebaseerd op eerder verricht bevolkingsonderzoek in de omgeving van Schiphol, is het effect op de ervaren "ernstige hinder tijdens de slaap" en "motorische onrust" tijdens de slaap bepaald. Dit zijn twee representatieve effecten van de in totaal elf effecten uit het onderzoek, die in het hoofdrapport van het MER eruit worden gelicht. De berekeningen zijn uitgevoerd voor gebieden met een nachtelijke geluidsbelasting van 20 dB(A) en zijn gebaseerd op basis van de geluidsmaat Lnight. Het gebied waarin het aantal mensen wordt bepaald dat ernstige hinder tijdens de slaap ondervindt is groter dan het gebied waarin de in tabel 1 opgenomen nachtelijke geluidsbelasting is bepaald, waardoor de twee effecten (nachtelijke geluidsbelasting en ernstige hinder tijdens de slaap) niet zonder meer te vergelijken zijn. Omdat ook het RIVM heeft aangegeven dat absolute aantallen in dit type onderzoek beperkte zeggingskracht hebben, zijn alleen procentuele verschillen gegeven.

Met name door het element actualiseren van de berekeningen daalt het aantal mensen dat ernstige slaaphinder of motorische onrust bij het slapen zou ondervinden. Dat komt omdat gerekend wordt met de huidige, stillere vloot die Rotterdam the Hague Airport aandoet.

- invloed van de extra overheidsvluchten stijgt het oppervlak weer licht met 1 km² ten gevolge van de extra overheidsvluchten.
- Het oppervlak binnen de 56 dB(A)-Lden-contour is in alternatief 4c (7,21 km²) met 0,47 km² afgenomen ten opzichte van de referentie (7,68 km²). Door de actualisering daalt het oppervlak binnen deze contour met 0,64 km² tot 7,04 km² in alternatief 3; ten gevolge van de extra overheidsvluchten conform alternatief 4c stijgt het oppervlak weer licht met 0,17 km².

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

In het voorkeursalternatief van de exploitant (alternatief 4b) neemt het aantal nachtbewegingen ten opzichte van de referentie toe van 849 tot 949. In het alternatief 4c, dat de basis is voor het besluit, blijft het aantal nachtbewegingen ten opzichte van de referentie gelijk.

Het gebied binnen de LAeq-nacht 26 dB(A)-contour, het gebied met "aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting", is in het geval van het voorkeursalternatief van de exploitant (4b) iets kleiner dan in de referentiesituatie. In het alternatief 4c, dat de basis is voor het besluit, is dat gebied ruim 30% kleiner (voor alternatief 1, 4b en 4c is het gebied resp, 1,79km², 1,75km² en 1,19 km²).

De afname ten opzichte van de referentie van het aantal mensen dat "ernstige hinder door nachtelijk vliegtuigeluid" zou melden, is in het alternatief 4c (basis voor het besluit) het grootst. Uit het slaapverstoringsonderzoek van TNO blijkt dat zowel in geval van alternatief 4b (-20%) als in het geval van alternatief 4c (-26%) de mate van slaapverstoring afneemt ten opzichte van de referentie. Dit is met name een gevolg van de inzet van geluidsarmere vliegtuigen (voor beide alternatieven) en het uitblijven van een toename van het aantal nachtbewegingen (met name voor alternatief 4c).

Actualisering en overheidsvluchten

De toename van het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en de forse stijging van het aantal "ernstig gehinderden" binnen de 20 Ke-contour is voor een groot deel het gevolg van het hanteren van het nieuwe rekenvoorschrift, waarbij de zogenoemde 65 dB(A) afkap niet meer wordt toegepast. Het verschil tussen het wel of niet toepassen van deze 65 dB(A) afkap is met name zichtbaar buiten de 35 Ke-contour, juist vanwege het meerekenen in het nieuwe rekenvoorschrift van de lagere geluidsniveaus. De volgens het nieuwe rekenvoorschrift berekende geluidscontouren (zonder afkap) geven een correctere benadering van de geluidsproductie van startende en landende vliegtuigen. Weliswaar wordt door de actualisering de 35Ke-geluidszone groter, maar deze toename betekent niet per definitie toename van de feitelijke geluidsproductie bij beoogd gebruik van de luchthaven. Nu wordt alle geluid meegerekend, dus ook het van oudsher gerealiseerde geluid dat onder het oude rekenvoorschrift niet werd meegerekend. De nieuwe geluidszones (met inachtneming van alle geluid) vormen derhalve een betere weergave van de feitelijke geluidsbelasting in de regio.

Deze nuance geldt ook voor de wijziging in de vorm en ligging van de 35 Ke-contour ten gevolge van de aanpassing aan actuele vliegroutes (op basis van radarbeelden) en aan actueel gebruik en vlootmix. Met de actualisering van de 35Ke-contour ontstaat een betere weergave van de feitelijke geluidsbelasting in de regio bij het ten tijde van de vaststelling van de vigerende geluidszone beoogde gebruik.

Het toevoegen van extra geluidsräume voor overheidsvluchten leidt tot enige toename van de oppervlakte van de 35 Ke-contour. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en het aantal mensen in de 20 Ke-contour neemt toe. Het alternatief 4c, dat de basis is voor het besluit, scoort minder negatief op deze punten dan het voorkeursalternatief van de exploitant.

Het alternatief 4c verdient, gelet op het beperktere aantal geluidgehinderden, de voorkeur boven 4b.

Slaapverstoring

Naast het beeld van de consequenties voor de omvang van de Ke-geluidszones – en de nuancering daarvan in termen van L_{den} -geluidszones – valt op dat de mate van slaapverstoring na actualisering en verruiming juist is afgenomen met meer dan 25% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is met name te danken aan het feit dat de vliegtuigen van de actuele vloot gemiddeld stiller zijn.

Op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 is aan het toenmalig RIVM gevraagd te beoordelen of het gehanteerde slaapverstoringsonderzoek in het MER 2006, op basis van een eerdere schipholstudie, voor Rotterdam voldoende relevant en robuust is. Het RIVM heeft in 2007 geconcludeerd dat "toepassing van het gehanteerde slaapverstoringsonderzoek geoorloofd en acceptabel is". Kanttekening was dat de relatieve rangorde van slaapverstoring bij de diverse alternatieven een goede weergave van de verschillen vormt, maar dat interpretatie van de absolute getallen met omzichtigheid moet gebeuren. Een validatieberekening op basis van een andere dosis-effect-studie leidt tot dezelfde rangorde van – en vergelijkbare verhoudingen tussen – de varianten, maar tot andere absolute slaapverstoringaantallen. Uit wetenschappelijk oogpunt is de ene methodiek niet per sé beter dan de andere methodiek. Het RIVM signaleerde dat verschillen in absolute aantallen om meerdere redenen kunnen bestaan, bijvoorbeeld omdat andere omschrijvingen voor het effect zijn gehanteerd en/of dat de gebruikte relatie bij deels andere geluidniveaus is afgeleid dan waarbij de relatie wordt toegepast. Het slaapverstoringsonderzoek is in 2008 opnieuw conform bovengenoemde methodiek uitgevoerd door TNO op basis van Nlight (met nachtperiode van 23.00u tot 07.00u).

Het actualiseren van de Ke-geluidszone leidt in vergelijking met de referentiesituatie tot substantieel minder slaapverstoring. De verruiming van geluidsruimte ten behoeve van extra overheidsvluchten conform alternatief 4c voorziet niet in toename van het aantal nachtbewegingen. De extra overheidsvluchten hebben derhalve in het onderzoek geen invloed op de mate van slaapverstoring.

De Minister onderschrijft de wens om geluidsbelasting in de nacht waar mogelijk te beperken. Nachtelijke vluchten kunnen noodzakelijk zijn uit maatschappelijke of economische overwegingen. Het belang van beperking van de slaapverstoring, zoals dat ook in het bestuurlijk overleg in 2007 is gebleken, vraagt echter ook om maatregelen om stijging van het totaal aantal vliegtuigbewegingen in de nachtperiode te voorkomen. De Minister kiest derhalve voor de verruiming volgens alternatief 4c, waarbij geen extra ruimte voor extra nachtbewegingen wordt toegekend. Met aanvullende maatregelen (zie MMA en advies van de Commissie Van Heijningen) wordt toename van de nachtelijke geluidsbelasting voorkomen.

De Minister is van mening dat de ten opzichte van de voorkeursvariant van de exploitant beperktere verruiming van de Ke-geluidszone volgens alternatief 4c geen onaanvaardbare consequenties heeft voor Rotterdam the Hague Airport in haar bedrijfsvoering en in de mogelijkheid om te kunnen voldoen aan de marktvaart. Zoals ook in paragraaf 5.3 toegelicht verschaffen de oplossingsrichtingen aangedragen door Gedeputeerde Van Heijningen, bij aanpassing van de randvoorwaarden volgens alternatief 4c, de instrumenten om het beoogde gebruik van de luchthaven volledig te realiseren.

Luchtkwaliteit

Uit het MER blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven na actualisering (alternatief 3) van de 35 Ke-geluidszone maximaal 0,32 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is met name het rekenen met gegevens over de actuele vloot. Voor overige stoffen vinden geen toenames van emissies van enige betekenis plaats.

Voor alternatief 4c, de basis voor het besluit, geldt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven maximaal 0,35 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is het rekenen met gegevens over de actuele vloot. De toename is dus vrijwel geheel toe te schrijven aan

het actualiseren van de berekeningen. Het MER heeft berekeningen gemaakt voor de jaren 2007, 2010 en 2015. Voor de tussentijdse jaren zijn interpolaties gemaakt. Voor overige stoffen vinden geen toenames van enige betekenis van emissies plaats.

Het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27 Luchtvaartwet hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet milieubeheer.

Gelet hierop en gezien het feit dat slechts sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit die, indien wel getoetst zou moeten worden aan het bepaalde in de Wet milieubeheer, gekwalificeerd kan worden als van "niet in betekenisvolle mate", is de Minister van mening dat er vanuit oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar bestaat tegen actualisering van de geluidszone. Daarbij speelt tevens een rol dat de exploitant, zo blijkt uit het MMA in het MER, heeft aangegeven maatregelen te treffen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit rond de luchthaven ook al zijn de resultaten hiervan niet meetbaar.

Indien er wel getoetst zou moeten worden, dan beogen de wettelijke grenswaarden een goed beschermingsniveau te bieden voor de gehele bevolking. Het meten van luchtverontreiniging wordt in Nederland door het RIVM uitgevoerd. Het aantal meetlocaties is daarbij zo gekozen dat er gemiddeld een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit in Nederland ontstaat. Verder wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de luchtkwaliteit in Nederland gemonitord. Zo kan jaarlijks worden vastgesteld of we nog goed op koers liggen om in 2015 overal aan de grenswaarden te voldoen. Mocht dreigen dat de grenswaarden niet worden gehaald dan worden aanvullende maatregelen genomen.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft luchtkwaliteit treedt geen verschil op tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk.

Externe Veiligheid

De Luchtvaartwet kent geen normering voor externe veiligheid. Pas op het moment dat voor Rotterdam the Hague Airport een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart wordt vastgesteld kunnen contouren met ruimtelijke beperkingen in verband met externe veiligheid worden vastgesteld. Het betreft dan 10^{-5} en 10^{-6} individuele risicocontouren. Op grond van de Wet luchtvaart worden geen grenswaarden vastgesteld voor het groepsrisico.

Alhoewel met dit besluit geen individueel risicocontouren voor externe veiligheid worden vastgesteld, zijn de gevolgen van het onderhavige besluit daarvoor wel in kaart gebracht in het MER. De diverse onderdelen bij het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor extra overheidsvluchten hebben een uiteenlopende invloed op de risico's voor omwonenden. In het alternatief dat basis is voor dit besluit (4c) staan in het gebied met "verhoogd plaatsgebonden risico" (10^{-6}) 28 woningen ten opzichte van 24 in de referentiesituatie. Ten gevolge van de actualisering vallen drie extra woningen in het gebied met "verhoogd risico" (10^{-6}) en met het verruimen voor de extra overheidsvluchten valt nog een extra woning in dit gebied. Het aantal woningen in de veiligheidssloopzone (10^{-5} contour) is in alle alternatieven gelijk en blijft 8.

Uit het MER blijkt tevens dat herstel van de Ke-geluidszone leidt tot een afname van het risico op een ongeval met een groot aantal slachtoffers (circa 35%). Dat komt omdat er na actualisering van de geluidszone minder vliegtuigbewegingen zijn en deze bovendien worden uitgevoerd met gemiddeld grotere maar significant veiligere toestellen.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft externe veiligheid treedt geen verschil op tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk.

De minister is van mening dat het aspect externe veiligheid geen aanleiding geeft om het besluit, overeenkomstig alternatief 4c van het MER, niet vast te stellen.

Beschermde natuur

Om de gevolgen voor de beschermde natuur rond Rotterdam the Hague Airport in kaart te brengen, zijn voor het voorkeursalternatief versturende effecten voor beschermde gebieden en beschermde flora en fauna geïnventariseerd.

Mogelijk versturende effecten van grote burgerluchtvaart kunnen optreden in gebieden waarboven op minder dan drieduizend voet hoogte wordt gevlogen en binnen een afstand van minder dan twee kilometer van de routes. Deskundigenbureau Waardenburg hanteert als aanname dat boven deze hoogte en voorbij deze afstand geen verstoringen van de natuur optreden.

Rotterdam the Hague Airport bevindt zich in een zeer verstedelijkte omgeving. Beschermde gebieden, diersoorten, plantsoorten en habitats (alle volgens de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet 2002) komen in de directe omgeving van de luchthaven niet of nauwelijks voor, wel op grotere afstand. Gevolgen van de alternatieven voor beschermde natuur zijn in de omgeving alleen van toepassing voor zicht en geluid van vliegtuigen in het Beschermde Natuurmonument de Akerdijkse Plassen, enkele kilometers ten noordwesten van de luchthaven. Alle andere (beschermde) natuurgebieden liggen op zo'n afstand van de luchthaven en de gevolgde vliegroutes, dat er geen versturende effecten te verwachten zijn.

Actualisering en verruiming

De verstoring van beschermde diersoorten in de Akerdijkse Plassen wordt met het gebruik van de actuele vloot en de daadwerkelijk gevlogen routes iets minder dan in de referentiesituatie. De actuele vloot bevat relatief zware toestellen. Deze maken volgens de daadwerkelijk gevlogen routes bij het opstijgen ruimere bochten, waardoor ze iets meer afstand houden tot de Akerdijkse Plassen en nabij het natuurgebied al op iets grotere hoogte zijn. Daardoor zijn er minder versturende effecten, zowel in zicht als in geluid. Dit licht gunstige effect van de herstelberekening blijft behouden in het alternatief waarin de randvoorwaarden voor overheidsvluchten worden verruimd.

Ook buiten de Akerdijkse Plassen komen in de omgeving van de luchthaven enkele beschermde diersoorten voor, zoals de grutto, de watersnip, de waterspitsmuis, de noordse woelmuis, vlermuizen en de kleine watersalamander. In geen van de onderzochte alternatieven zijn voor deze soorten versturende effecten te verwachten waardoor de gunstige staat van instandhouding die de wet voorschrijft in het geding zou kunnen komen.

Andere beschermde natuurgebieden dan de Akerdijkse Plassen, zoals bij Ridderkerk, aan de Oude Maas, Meijendel en het Voornes Duin, liggen (veel) verder dan vijf kilometer verwijderd van Rotterdam Airport. Op die afstand zijn geen veranderingen ten opzichte van de referentiesituatie te verwachten omdat vliegtuigen hier op een hoogte van ver boven de drieduizend voet overheen vliegen. Bestaande en geplande open (stille)gebieden in de driehoek tussen Zoetermeer, Delft en Rotterdam-Schiedam, zoals Midden-Delfland en gebieden bij Pijnacker en in de polder Schieveen, behoren bijna alle tot de 'groenblauwe slinger', die onderdeel is van de provinciale ecologische hoofdstructuur. In vergelijking met de referentiesituatie zijn van de alternatieven voor Rotterdam the Hague Airport geen effecten te verwachten op deze gebieden en de daar aanwezige beschermde flora en fauna. Redenen daarvoor zijn gunstigere ligging van vliegroutes dan waar in de referentiesituatie mee is gerekend of vlieghoogtes die boven deze gebieden te hoog zijn om effecten te veroorzaken.

Alternatief 4c ten opzichte van alternatief 4b

Voor wat betreft impact op natuur is er geen verschil tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk en ook routing is vergelijkbaar.

De minister is van mening dat het aspect natuur geen aanleiding geeft om het besluit, overeenkomstig alternatief 4c van het MER, niet vast te stellen.

5.3.3. Besluit

Alle in het voorgaande genoemde (mogelijke) effecten overwegende, is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van oordeel dat aanpassing van de randvoorwaarden conform alternatief 4c in het milieueffectrapport wenselijk en verantwoord is. Dit houdt in:

- de actualisering van de Ke-geluidszone met inachtneming van het in de vigerende aanwijzing beoogd gebruik van de luchthaven, conform dat deel van het verzoek van de exploitant;
- de verruiming van de randvoorwaarden met extra ruimte voor extra dagbewegingen ten behoeve van het in deze regio accommoderen van overheidsvliegverkeer dat door de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg daar niet meer terecht kan. Deze verruiming is iets beperkter dan het verzoek van de exploitant behelst; in combinatie met de uitvoering van maatregelen uit het advies van Gedeputeerde Van Heijningen kan de exploitant binnen de geluidszone die resulteert na verruiming conform alternatief 4c, toch het beoogde verkeer afwikkelen.

ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I, onderdeel A

Artikel 24, derde lid, Luchtvaartwet biedt de mogelijkheid om in de aanwijzing voorschriften op te nemen om te voorkomen dat de geluidszones worden overschreden. Teneinde te voorkomen dat overheidsvluchten op Rotterdam Airport bijdragen aan een eventuele overschrijding van de 35 Ke-geluidszone is in dit artikel de plicht voor de exploitant opgenomen om binnen die geluidszone gebruiksruimte te reserveren teneinde een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen aantal overheidsvluchten te kunnen afwickelen. Dit aantal zal jaarlijks door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de exploitant van Rotterdam Airport worden medegedeeld. De exploitant kan hiermee dan rekening houden bij het opstellen van het gebruiksplan voor het komende gebruiksplanjaar.

Artikel I, onderdeel B

De toevoeging van onderdeel "i" aan artikel 9 van de aanwijzing bepaalt dat het voor regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer is toegestaan van de luchthaven te starten of daarop te landen in nachtperiode. Normaliter is de luchthaven, gelet op het bepaalde in artikel 7 van de aanwijzing, in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur gesloten. Blijkens de verklarende woordenlijst bij het Aanwijzingsbesluit uit 2001 zijn regeringsvluchten vluchten ten behoeve van staatshoofden of regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht. Onder een regeringsvlucht vallen derhalve in ieder geval vluchten ten behoeve van het Koninklijk Huis, Ministers, Staatssecretarissen en vluchten in opdracht van dezen.

Artikel I, onderdeel C

In bijlage D van de aanwijzing is de beschrijving van de te verwachten ontwikkelingen van het luchtverkeer alsmede de toegepaste luchtverkeersgegevens voor de berekening van de geluidsc contouren opgenomen. In artikel 4, vierde lid, van de aanwijzing wordt naar deze bijlage verwezen. Gelet op de veranderingen in het gebruik van de luchthaven en de invoerset voor het berekenen van de 35 Ke-geluidszone en de Ke-geluidsc contouren is het noodzakelijk de informatie in de bijlage te vervangen door de informatie opgenomen in de nieuwe bijlage D die bij dit besluit is gevoegd.

Artikel I, onderdeel D

In bijlage E van de aanwijzing is de kaart met de 35 Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidsc contouren opgenomen. Naar deze bijlage wordt verwezen in artikel 5, onderdeel a, van de aanwijzing. Als gevolg van het opnemen in bijlage E van een nieuwe kaart met een 35 Ke-geluidszone en de daarbij behorende geluidsc contouren verandert de geluidszonering van de luchthaven Rotterdam Airport voor Ke-verkeer.

Artikel II

Dit artikel bevat informatie omtrent de bekendmaking van het besluit.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage D
Invoertabellen

Tabel 1. Aantallen bewegingen

Verkeertype	Periode				Totaal
	06:00-07:00	07:00-23:00	23:00-00:00	00:00-06:00	
Groot IFR verkeer	77	23.668	490	160	24.395
Extra overheid helikopters	0	99	0	0	99
Extra overheid vliegtuigen	0	528	0	0	528
Helikopters	0	7.000	0	0	7.000
Klein IFR verkeer	22	24.736	55	45	24.858
Klein VFR verkeer (BKL)	0	29.445	0	0	29.445
Totaal	99	85.476	545	205	86.325
Totalen tbv KE	99	56.031	545	205	56.880
Totalen tbv L _{night} (23-07)	99	0	545	205	849
Totalen tbv LAeq (00-07)	99	0	0	205	304
Totalen tbv BKL	0	29.445	0	0	29.445
Totalen tbv L _{den}	99	85.476	545	205	86.325

Tabel 2. Verdeling per geluidscategorie voor groot (IFR) verkeer

Geluidscategorie	Groot IFR verkeer	Helikopters	Klein IFR verkeer	Extra Overheid	
				Helikopters	Overig
004	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
010	0 %	90 %	0 %	39,50 %	0 %
011	0 %	10 %	0 %	0 %	0 %
012	0 %	0 %	0 %	29,70 %	0 %
014	0 %	0 %	0 %	30,80 %	0 %
040	0 %	0 %	0 %	0 %	0,42 %
045	0 %	0 %	0 %	0 %	0,17 %
055	0 %	0 %	0 %	0 %	0,80 %
065	0,56 %	0 %	0 %	0 %	0 %
070	19,67 %	0 %	0 %	0 %	37,01 %
071	35,17 %	0 %	0 %	0 %	11,30 %
072	5,10 %	0 %	0 %	0 %	3,30 %
074	1,59 %	0 %	0 %	0 %	33,10 %
077	1,33 %	0 %	0 %	0 %	10,90 %
078	0,38 %	0 %	0 %	0 %	0 %
080	0 %	0 %	0 %	0 %	1,20 %
469	36,20 %	0 %	0 %	0 %	1,80 %
Totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 3. Verdeling per geluidscategorie voor VFR (BKL) verkeer.

Geluidscategorie	Les	Reclame	Privé	Overig
1	0,07 %	0 %	1 %	0,65 %
2	0,73 %	55 %	22 %	14,3 %
3	76,7 %	11 %	71 %	78,4 %
4	22,5 %	34 %	6 %	6,65 %
5, 6, 7 of 8	0 %	0 %	0 %	0 %
Totaal	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 4. Baangebruik (IFR en VFR verkeer)

Baan	Exclusief meteomarge		Inclusief meteomarge	
	06:00-23:00	23:00-06:00	06:00-23:00	23:00-06:00
06	33 %	40 %	43 %	50 %
24	67 %	60 %	77 %	70 %
Totaal	100 %	100 %	120 %	120 %

Tabel 5. Routeverdeling groot (IFR) verkeer overdag (07:00-23:00)

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	22 %	1 %	13 %	0,5 %	13,5 %	50 %	100 %
	Helikopters	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	50 %	100 %
24	Overig	22 %	1 %	13 %	0,5 %	13,5 %	50 %	100 %
	Helikopters	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	50 %	100 %

Tabel 6. Routeverdeling nachtelijk verkeer (00:00-07:00) tbv LAeq

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	13,5 %	0,6 %	8,0 %	0,3 %	8,3 %	69,3 %	100 %
	Helikopters	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	70,0 %	100 %
24	Overig	13,5 %	0,6 %	8,0 %	0,3 %	8,3 %	69,3 %	100 %
	Helikopters	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	70,0 %	100 %

Tabel 7. Routeverdeling nachtelijk verkeer (23:00-07:00) tbv L_{night}

Baan		Start					Landing	Totaal
		RFS	COA	WDY	INK	AND	LND	
06	Overig	12,1 %	0,5 %	7,1 %	0,3 %	7,4 %	72,6 %	100 %
	Helikopters	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	72,5 %	100 %
24	Overig	12,1 %	0,5 %	7,1 %	0,3 %	7,4 %	72,6 %	100 %
	Helikopters	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	5,5 %	72,5 %	100 %

Tabel 8. Routeverdeling voor VFR (BKL) verkeer.

Vluchtsoort	Romeo			Mike		Hotel		
	Oost	Zuid	Zuid-oost	Noord	Oost	Noord-west	Zuid-west	West
Start	5,5%	5,5%	5,5%	8,5%	8,5%	5,5%	5,5%	5,5%
Landing	5,5%	5,5%	5,5%	8,5%	8,5%	5,5%	5,5%	5,5%

Tabel 9. Verdeling over afstandsklassen voor groot (IFR) verkeer.

Segment		Afstandsklasse			
		00 (0-750 km)	01 (750-1500 km)	02 (1500-3000 km)	03 (> 3000 km)
Groot IFR verkeer		87,36 %	5,36 %	7,28 %	0,00 %
Extra overheid	Helikopters	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
	Overig	85,00 %	10,00 %	5,00 %	0,00 %
Klein IFR verkeer		100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Helikopters		100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

Tabel 10. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het VFR (BKL) verkeer.

Uur	Les	Reclame	Overig	Privé
0-1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
1-2	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
2-3	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
3-4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
4-5	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
5-6	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
6-7	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
7-8	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %
8-9	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
9-10	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
10-11	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
11-12	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
12-13	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
13-14	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
14-15	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
15-16	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
16-17	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
17-18	9,0 %	9,0 %	9,0 %	9,0 %
18-19	5,0 %	5,0 %	5,0 %	5,0 %
19-20	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
20-21	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %
21-22	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %
22-23	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23-00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Totaal	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Gem. BKL NSF	1,11	1,11	1,11	1,11
Gem. L _{den} NSF	1,11	1,11	1,11	1,11

Tabel 11. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het grote startende verkeer voor niet overheidsvluchten.

Uur	Segment en geluidscategorie									
	Groot IFR verkeer								Heli's	Klein IFR
	065	070	071	072	074	077	078	469	010, 011	004
0-1	0,00	0,31	0,13	0,04	0,16	0,00	0,00	0,13	0,00	0,0
1-2	0,18	0,19	0,10	0,22	0,12	0,00	0,00	0,08	0,00	0,0
2-3	0,00	0,14	0,09	0,04	0,04	0,18	0,00	0,08	0,00	0,0
3-4	0,00	0,12	0,06	0,11	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,0
4-5	0,18	0,14	0,06	0,04	0,04	0,36	0,00	0,08	0,00	0,0
5-6	0,36	0,18	0,09	0,00	0,00	0,55	0,00	0,13	0,00	0,0
6-7	0,32	0,32	0,32	0,32	0,24	0,32	0,33	0,30	0,00	0,1
7-8	0,14	7,51	22,23	3,10	1,73	0,70	0,66	24,67	0,00	0,9
8-9	4,56	6,83	5,85	2,70	13,90	1,91	2,66	2,20	10,00	8,9
9-10	2,35	6,57	2,35	6,17	7,46	1,31	9,98	0,86	10,00	8,9
10-11	12,30	7,23	5,29	9,16	6,27	11,34	15,96	7,97	10,00	8,9
11-12	7,87	6,43	10,94	6,97	4,60	15,89	23,27	2,44	10,00	8,9
12-13	4,56	6,64	4,28	6,57	5,31	2,83	5,98	7,50	10,00	8,9

13-14	4,56	7,32	2,41	9,85	4,12	2,83	1,99	0,98	10,00	8,9
14-15	8,98	7,90	3,35	6,67	5,55	4,05	0,66	10,95	10,00	8,9
15-16	7,87	8,20	5,00	10,55	8,17	13,46	0,66	5,79	10,00	8,9
16-17	10,09	6,93	7,92	9,85	9,85	7,69	1,99	5,09	10,00	8,9
17-18	11,20	8,81	9,97	5,19	8,65	7,69	0,66	7,09	10,00	8,9
18-19	7,87	6,53	5,09	6,28	4,84	3,13	0,66	3,38	0,00	4,5
19-20	3,46	4,85	4,63	4,79	6,98	9,82	4,66	8,89	0,00	2,5
20-21	3,46	2,45	8,25	5,19	5,07	5,87	13,30	9,13	0,00	1,8
21-22	5,67	2,15	0,63	3,00	4,36	8,60	11,97	1,07	0,00	0,7
22-23	3,46	1,05	0,22	2,37	1,97	1,31	3,33	0,53	0,00	0,5
23-00	0,54	0,17	0,73	0,83	0,59	0,18	1,27	0,59	0,00	0,0
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode										
KE	1,81	1,68	2,14	1,76	1,77	1,98	2,39	2,35	1,00	1,26
L _{den}	1,38	1,26	1,33	1,36	1,42	1,59	1,76	1,46	1,00	1,09

Tabel 12. Uurverdeling en gemiddelde straffactor per segment voor het grote landende verkeer voor niet overheidsvluchten.

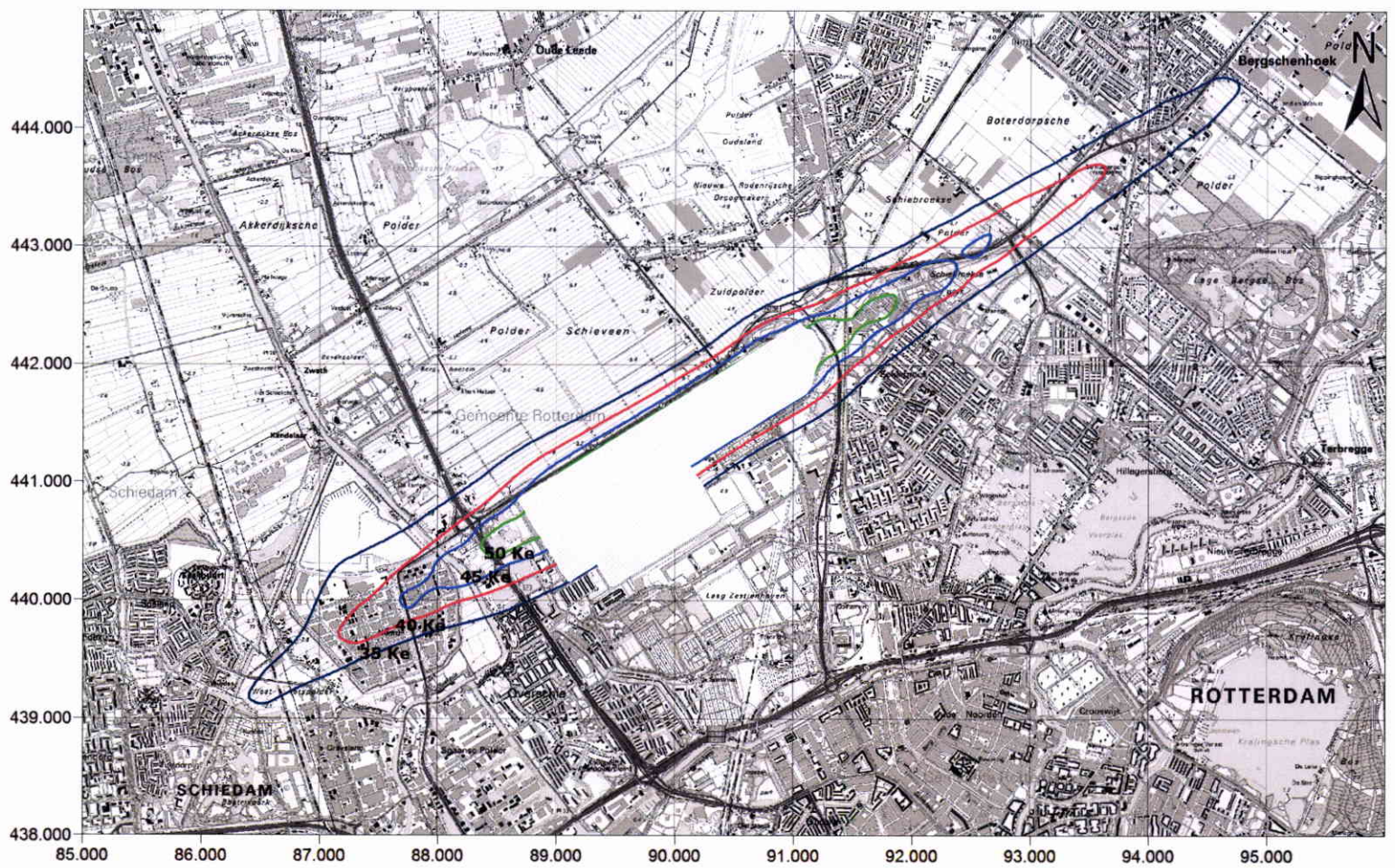
Uur	Segment en geluidscategorie									
	Groot IFR verkeer								Heli's	Klein IFR
	065	070	071	072	074	077	078	469	010, 011	004
0-1	0,00	0,34	0,10	0,35	2,70	0,00	0,00	0,84	0,00	0,00
1-2	0,00	0,12	0,03	0,21	0,04	0,09	0,00	0,03	0,00	0,00
2-3	0,00	0,12	0,03	0,12	0,08	0,09	0,00	0,02	0,00	0,00
3-4	0,63	0,11	0,03	0,08	0,08	0,18	0,00	0,02	0,00	0,00
4-5	0,00	0,12	0,03	0,06	0,04	0,18	0,00	0,03	0,00	0,00
5-6	0,00	0,10	0,03	0,12	0,16	0,72	0,00	0,05	0,00	0,00
6-7	0,32	0,32	0,32	0,32	0,24	0,32	0,32	0,30	0,00	0,40
7-8	5,35	1,77	0,46	1,44	2,55	1,59	2,09	1,35	0,00	0,60
8-9	5,35	5,42	0,36	1,91	4,02	1,59	17,13	1,04	10,00	8,00
9-10	10,70	5,94	13,46	3,78	3,85	21,15	20,55	7,25	10,00	9,00
10-11	8,56	6,19	13,80	5,88	4,51	7,59	10,98	2,85	10,00	9,00
11-12	6,41	5,31	1,25	6,57	3,69	1,91	6,19	6,24	10,00	9,00
12-13	5,35	6,46	3,98	3,78	2,55	2,86	1,41	0,50	10,00	9,00
13-14	6,41	5,74	4,43	7,28	2,22	10,12	2,09	13,18	10,00	9,00
14-15	4,28	6,29	1,50	5,18	5,16	14,85	0,72	5,61	10,00	9,00
15-16	4,28	6,38	4,58	10,08	4,51	0,97	0,72	5,78	10,00	9,00
16-17	6,41	7,93	3,64	7,98	5,65	8,53	0,72	3,40	10,00	9,00
17-18	5,35	8,43	3,91	9,15	5,16	2,86	0,72	3,73	10,00	8,70
18-19	6,41	7,58	4,01	8,80	3,04	11,06	13,72	11,86	0,00	6,00
19-20	8,56	8,38	14,41	12,06	12,67	6,32	10,30	4,85	0,00	1,90
20-21	6,41	7,63	14,56	7,28	7,61	6,32	8,93	1,26	0,00	0,90
21-22	4,28	5,29	3,81	3,66	3,37	0,34	1,41	2,14	0,00	0,80
22-23	4,28	3,69	10,25	3,59	2,39	0,34	0,72	20,68	0,00	0,70
23-00	0,63	0,36	1,04	0,31	23,70	0,00	1,27	6,98	0,00	0,00
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode										
KE	2,14	2,08	2,73	2,06	2,29	1,54	1,83	3,03	1,00	1,26
L _{den}	1,54	1,58	1,97	1,61	1,80	1,32	1,50	1,71	1,00	1,09

Tabel 13. Uurverdeling en gemiddelde straffactor voor alleen de segmenten 'extra overheidsvluchten' (starts en landingen).

Uur	Segment en geluidscategorie	
	Extra overheidsvluchten	
	Overig	Helikopters
	Alle geluidscategorieën	Alle geluidscategorieën
0-1	3,02%	1,04%
1-2	2,01%	0,70%
2-3	2,01%	0,70%
3-4	1,51%	0,52%
4-5	1,51%	0,52%
5-6	1,51%	0,52%
6-7	2,80%	3,11%
7-8	3,80%	4,22%
8-9	5,59%	6,22%
9-10	5,59%	6,22%
10-11	5,59%	6,22%
11-12	5,10%	5,66%
12-13	5,00%	5,55%
13-14	5,00%	5,55%
14-15	5,00%	5,55%
15-16	5,00%	5,55%
16-17	5,00%	5,55%
17-18	5,00%	5,55%
18-19	5,99%	6,66%
19-20	5,99%	6,66%
20-21	5,99%	6,66%
21-22	5,00%	5,55%
22-23	4,00%	4,44%
23-00	3,02%	1,04%
Totaal	100,0 %	100,0 %
Gemiddelde NSF factor voor dag en avond periode		
KE	2,40	2,40
L _{den}	1,55	1,55

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage E
Geluidszones (35, 40, 45, 50 Ke)



Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage 1

Advies van de Rijksplanologische Commissie en de
Rijksmilieuhygiënische Commissie van 24 april
2007 (brief met kenmerk DGM/DBM 2007046763,
dd. 27 april 2007);

Rijksmilieuhygiënische Commissie – Rijksplanologische Commissie

Postadres: secretariaat RMC, ipc 605
Postbus 30 945, 2500 GX Den Haag

Telefoon: 070 - 339 38 22 / 339 42 08
Faxnr.: 070 - 339 1305

Aan de ministers van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
en Verkeer en Waterstaat

Uw kenmerk

Uw brief van

Ons kenmerk

Datum

DGM/DBM 2007046763 ✓

27 APR. 2007

Onderwerp

Advies inzake de wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam in verband met aanpassing van de geluidszone voor groot luchtverkeer alsmede in verband met het vastleggen van de mogelijkheid van regeringsvluchten in de nacht (Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport).

Aan **onze Commissies** is gevraagd advies uit te brengen over de wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam in verband met aanpassing van de geluidszone voor groot luchtverkeer alsmede in verband met het vastleggen van de mogelijkheid van regeringsvluchten in de nacht (Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport).

Het wijzigingsvoorstel van het Aanwijzingsbesluit betreft aanpassing van de geluidszone voor groot vliegverkeer (Ke- geluidszone). Met dit Besluit tot wijziging van de Aanwijzing wordt een tweetal wijzigingen aangebracht:

- 1) de technische onvolkomenheden van de bestaande geluidscontour worden gerepareerd en;
- 2) de mogelijkheid voor het accommoderen van extra regerings- en militaire vluchten wordt geboden.

Het technisch herstel van de randvoorwaarden op basis van actuele inzichten is noodzakelijk om het bij Aanwijzingsbesluit 2001 toegezegde en voorziene verkeer te kunnen afhandelen zonder overschrijding. De aannames waarop de oude Ke-geluidszone is gebaseerd komen niet overeen met de werkelijkheid en met inmiddels verbeterde rekenmethoden en rekenvoorschriften voor vliegtuiggeluid. Daarbij vormt de economische betekenis van de luchthaven voor de regionale ontwikkeling een belangrijk aspect in de afweging.

De verruiming van de geluidszone is nodig om het extra regerings- en militair verkeer te accommoderen, dat na de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg niet meer op Valkenburg kan worden afgewikkeld. Voor een deel van dit verkeer is Rotterdam Airport de meest voor de hand liggende alternatieve uitvalsbasis, onder andere uit overwegingen van nabijheid, security en kosten.

Onze Commissies hebben geconstateerd dat, alles overwegend, is geoordeeld dat de voordelen van de wijziging opwegen tegen de nadelen van enige toename van de geluidsbelasting en daarmee gepaard gaande hinder.

Daarnaast hebben **onze Commissies** vastgesteld dat een drietal compenserende maatregelen zal worden getroffen om mogelijk optredende verslechtering van de luchtkwaliteit door het toegenomen gebruik van de luchthaven te compenseren.

Tegelijkertijd met de luchtvaartwetwijziging is de Aanwijzing op basis van de Wet ruimtelijke ordening aangeboden. Deze Aanwijzing regelt de planologische doorwerking van de luchtvaartaanwijzing. Tezamen vormen ze de grondslag voor het gebruik van de luchthaven en de inpassing van deze en haar activiteiten in de omgeving.

Onze Commissies vragen aandacht voor eventuele publicitaire gevolgen van deze wijziging, met name waar het gaat om geluidhinder en slaapverstoring.

De vertegenwoordiger van het Milieu- en Natuurplanbureau constateert dat deze wijziging leidt tot enigszins meer hinder en externe-veiligheid-risico's. Hij pleit ervoor om voortaan, bij vergelijkbare wijzigingen, duidelijk aan te geven hoe de afweging wordt gemaakt tussen milieu en economie. Daarbij zal dan tevens moeten worden aangegeven wat per saldo de veranderingen zijn van milieueffecten (zoals hinder) dan wel milieugebruiksruimte (vliegbewegingen).

Onze Commissies hebben het Besluit wijziging van de Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport behandeld in de vergadering van 24 april 2007 en besloten U met inachtneming van bovenstaande postief te adviseren.

Namens de Commissies,

de voorzitter,

de wnd. secretaris RMC.

de secretaris RPC,

prof. dr. J.A. van Kemenade

mr. J. Enter

drs. ing. R.J. Schoonman

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage 2

- Advies van de Commissie MER 24 november 2009, rapportnummer 1661-97;
- Overwegingen bevoegd gezag advies Commissie MER

Aanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 november 2009 / rapportnummer 1661-97

1. OORDEEL OVER HET MER

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, wil een wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone. De exploitant geeft aan dat de wijziging noodzakelijk is vanwege drie onvolkomenheden / onvoorziene omstandigheden:

- De gecertificeerde berekeningsmethode, die bij de handhaving wordt gebruikt, geeft andere rekenresultaten dan de rekenmethode, die is gebruikt bij het vaststellen van de geluidszone. De gebruikruimte die in de aanwijzing is vastgesteld, blijkt kleiner te zijn dan destijds was beoogd.
- In de praktijk blijken vliegtuigen bij het landen de baan rechter te benaderen dan bij het vaststellen van de aanwijzing werd gedacht. Hierdoor is de geluidsbelasting anders verdeeld dan voorzien.
- Bij het vaststellen van de aanwijzing was niet voorzien dat vliegveld Valkenburg zou sluiten en dat het vliegverkeer zou worden overgeheveld naar luchthaventerrein Rotterdam.

Voor het wijzigen van de aanwijzing wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen. Het opgestelde milieueffectrapport (MER) is op verzoek van het bevoegd gezag getoetst door de Commissie m.e.r.¹.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. De overwegingen ten aanzien van de opbouw van de alternatieven zijn helder beschreven. De verschillen tussen de diverse alternatieven zijn gering. De milieueffecten van de verschillende alternatieven zijn mede door de wijze van presenteren niet eenvoudig te vergelijken (zie § 2.2). Ook rondom Rotterdam Airport vinden er veel ontwikkelingen plaats, die tot versterking of cumulatie van bepaalde effecten kunnen leiden. Mogelijk is dit pas relevant in een volgende (m.e.r.)procedure. Echter, als deze ontwikkelingen al relevant zijn voor de periode waarvoor het voorliggende besluit wordt genomen, vraagt dit punt nog verdere uitwerking (zie § 2.3). De samenvatting is prettig leesbaar.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 MMA

Het is niet duidelijk in hoeverre de MMA-maatregelen ten aanzien van stille vliegtuigen al in werking zijn, of van welke al voorgenomen is deze toe te passen.

Verder plaatst de Commissie een kanttekening bij de in het MER aangegeven beperkingen om de effecten van stille vliegtuigen rekentechnisch goed te kunnen vast stellen. De Commissie ziet deze beperking met name gerelateerd aan

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

het gebruikte rekenmodel en vraagt zich af of een moderner rekenmodel, zoals INM 7.0, wellicht geschikter zou zijn om deze effecten in kaart te brengen.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) bevat ondermeer twee **maatregelen op OV gebied**. Over deze OV-maatregelen zegt het MER (blz. 96-97) dat ze ingevoerd zijn of worden. Het betreft hier de airportshuttle naar de Randstadrail en de upgradering van buslijn 33. De Commissie is van mening dat deze maatregelen kennelijk zodanig autonoom zijn dat het effect ervan niet (exclusief) aan het MMA kan worden toegerekend. Het effect doet zich immers ook voor bij de andere alternatieven. De Commissie is ook van mening dat het MMA ambitieuzer had kunnen zijn op het punt van het beperken van de autogebruik. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden vertaald in verhoging van de parkeertarieven, verhoging van de frequentie van de airportshuttle om wachttijden te reduceren en daarmee de aantrekkelijkheid te vergroten, het ondersteunen van shuttlediensten vanuit andere plaatsen in de regio naar de luchthaven en het bevorderen van OV gebruik door werknemers van de luchthaven.

- De Commissie adviseert om voor de verdere besluitvorming de genoemde mogelijkheden op haalbaarheid en doorwerking te onderzoeken.

In het MMA wordt de **inzet van bomen voor het afvangen van fijn stof en NO₂** als "haalbare en effectieve" maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit genoemd. Op basis van een TNO-rapport schat het MER de mogelijk positieve effecten van groen bijzonder hoog in. Een onderbouwing hiervoor ontbreekt. De Commissie is van mening dat er onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om de precieze effecten van een dergelijke maatregel betrouwbaar te berekenen. Het MER gaat verder voorbij aan de waarschuwing van TNO voor mogelijk negatieve effecten van beplanting op de luchtkwaliteit. De Commissie wijst erop dat de Regeling beoordeling luchtkwaliteit geen ruimte biedt voor de inzet van groen als maatregel. Ook al zou een model een positief effect van groen op de luchtkwaliteit voorspellen, dan kan dat effect formeel niet in rekening worden gebracht. Daarom zou de inzet van groen volgens de Commissie geen onderdeel van het MMA moeten uitmaken, ook al worden er geen kwantitatieve effecten aan deze inzet gekoppeld.

2.2

Geluid

Het geluidrapport bevat een grote hoeveelheid kaarten en tabellen. Het geeft daardoor een indruk van grote compleetheid; de inzichtelijkheid blijft daarbij achter. De verschillen tussen de opeenvolgende varianten zijn vaak erg klein hetgeen de vergelijking tussen de effecten van de verschillende varianten bemoeilijkt. Temeer omdat er door de beperkingen van het gebruikte rekenmodel mogelijke effecten niet goed in kaart gebracht kunnen worden.

- Er is in dit MER gerekend op basis van op een standaard wijze gegenereerde grondpaden. De Commissie beveelt aan bij verdere besluitvorming en handhaving uit te gaan van de werkelijk bevlogene grondpaden, beschikbaar uit radarbeelden.

- Uit het MER is – zij het niet eenvoudig - op te maken dat gerekend is met een 20% meteo-marge. De Commissie beveelt aan om bij verdere besluitvorming een onderbouwing te leveren voor de keuze van deze 20%.

De kleine (< 6 ton), niet volgens IFR vliegende toestellen kennen een eigen geluidzone, de BKL geluidzone. Deze zone hoeft niet te worden aangepast, en om die reden wordt er in het MER geen aandacht aan gegeven. Dat wil zeggen dat er geen geluidcontour in het rapport te vinden is voor dit type verkeer. Daarmee ontbreekt inzicht in het belang van het BKL verkeer.

Het BKL verkeer is wel in de gecumuleerde kaart opgenomen. De Commissie is van mening dat het beter zou zijn geweest als het BKL verkeer expliciet in kaart was gebracht, naast het grote verkeer en het kleine IFR verkeer. Ten eerste omdat het in de beleving van de omwonenden alle aan Rotterdam Airport gerelateerd vliegverkeer bevat, ten tweede omdat uit reacties in gelijksoortige situaties is gebleken dat met name het kleine, voor recreatiedoeleinden gebruikte vliegverkeer een significant hogere hinder tot gevolg heeft, dan regulier verkeer met hetzelfde geluidniveau.

2.3 Toekomstige ontwikkelingen

In het MER is naast de benodigde informatie voor het voornemen, ook een doorkijk gegeven naar de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport. Dit is gedaan door het in beeld brengen van alternatief 5, de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport als regionale zakenluchthaven.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met ontwikkelingen die tot versterking van bepaalde effecten leiden of cumulatie van effecten. Die ontwikkelingen betreffen met name de toekomstige verdubbeling van de Doenkade en mogelijk ook nog de aanleg van de A13/16. Met deze wegprojecten wordt de bereikbaarheid van de luchthaven over de weg flink verbeterd. Men kan daardoor in de toekomst niet uitgaan van een gelijkblijvende keuze voor de auto als vervoermiddel (momenteel circa 80% van de reizigers). In het MER A13/16 wordt er bovendien van uitgegaan dat tot 2020 de autokosten naar verhouding met circa 10 % dalen en de OV kosten met ruim 10% stijgen. Dit ten gunste van een keuze voor de auto. Beide punten maken dat het waarschijnlijk is dat het aandeel OV daalt en het aandeel auto toeneemt, als niet de aantrekkelijkheid van het OV significant beter wordt.

Voorts is door de aanleg van de wegprojecten te verwachten dat de geluidsproductie sterk toeneemt aan de noord- en oostzijde van de luchthaven.

De kruising van de A13/A16 met de Randstadrail en de HSL in de zogenoemde Vlinderstrik, en de hiermee verbonden risico-contour lijkt te vallen binnen de 10^{-6} PR risicocontour van de luchthaven. Deze mogelijke interferenties vereisen aandacht.

In de toekomst is uitbreiding van het woongebied van Bergschenhoek voorzien in westelijke richting, evenals direct aansluitend aan de zuidzijde van de luchthaven in Park Zestienhoven. Met name de geplande uitbreiding van Bergschenhoek leidt tot een mogelijke interferentie met de risico- en geluidcontouren van de luchthaven.

■ De Commissie gaat ervan uit dat geschetste toekomstige ontwikkelingen, in samenhang met de ontwikkeling van Rotterdam Airport op langere termijn in een eventuele volgende (m.e.r.)procedure aan de orde komen. Als de geschetste ontwikkelingen al relevant zijn voor de periode waarvoor het voorliggende besluit wordt genomen, adviseert de Commissie om in de huidige besluitvorming nader op deze punten in te gaan.

2.4 Luchtkwaliteit

In het MER-deelrapport "Emissies en luchtkwaliteit" van juni 2008 staat dat de bijdrage van het vliegverkeer met het "Nieuwe Nationale Model (NNM)" is berekend. Van het NNM bestaan slechts twee commerciële implementaties (STACKS van KEMA en PluimPlus van TNO), die deelnemen aan de consen-

susdiscussie rond het NNM en ook door het ministerie van VROM zijn beoordeeld. In het stuk "Actualisatie berekeningen luchtkwaliteit" van augustus 2009 wordt gesteld dat met een door Adecs zelf ontwikkeld model is gerekend, gebaseerd op het NNM. Omdat het model van Adecs niet is beoordeeld, zijn de kwaliteit van het model en verhouding tot de geaccepteerde NNM-modellen niet bekend.

Uit het MER komt helder naar voren dat de luchtvaartbijdrage aan de luchtkwaliteit gering is. Op blz. 15 van de actualisatie staat bijvoorbeeld: "De bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO₂ is voor de alternatieven 1 en 4c net buiten de luchthaven afgenomen tot respectievelijk ongeveer 0,5 µg/m³ en 0,7 µg/m³". Maar het gebied is al zwaarbelast. Veel insprekers zijn bezorgd over de vele bronnen voor luchtvervuiling (naast geluidsoverlast) in de regio rondom Rotterdam Airport. Omdat Rotterdam wat betreft luchtkwaliteit (NO₂) net boven de grenswaarde zit is de vraag gerechtvaardigd of het luchtkwaliteitsmodel en de daarmee gegenereerde getallen kloppen.

■ De Commissie adviseert bevoegd gezag om helderheid te verschaffen in de kwaliteit van het door Adecs gebruikte luchtkwaliteitsmodel en aan te geven hoe het zich verhoudt tot de geaccepteerde NNM-modellen². Indien de kwaliteit van het model en de gehanteerde aannames niet eenduidig kunnen worden vastgesteld, adviseert de Commissie om de effecten op de luchtkwaliteit opnieuw door te rekenen met een breed geaccepteerd model.

De conclusie in het stuk "Actualisatie berekeningen luchtkwaliteit" van augustus 2009, dat het verschil tussen varianten 1 en 4 aanzienlijk kleiner is dan in het MER van 2008, is vooral het gevolg van andere uitgangspunten in de berekening, met name voor stikstofdioxide. Waar eerst alle geëmitteerde stikstofoxiden (NO en NO₂) als stikstofdioxide werden beschouwd, doet de actualisatie dit niet. In de actualisatie wordt alleen met de geschatte feitelijke uitstoot van stikstofdioxide gerekend, die aanzienlijk lager is dan de uitstoot van alle stikstofoxiden. Dit laatste is vermoedelijk realistischer, maar het maakt een vergelijking van de resultaten uit 2008 en 2009 lastiger.

Het MER vergelijkt alle effecten op de luchtkwaliteit van de verschillende varianten op dat punt in het studiegebied waar de hoogste concentratie wordt verwacht. Dit punt ligt voor NO₂ bij de kruising van de A13 en de Doenkade. Door de gekozen wijze van vergelijken, enkel gericht op normoverschrijding, spelen effecten op de luchtkwaliteit in andere delen van het studiegebied geen rol in de afweging. Niet uitgesloten kan worden dat deze effecten voor het milieu en de gezondheid relevant zijn.

■ De Commissie adviseert om voor de besluitvorming aanvullend inzicht te verschaffen in de effecten van blootstelling aan luchtkwaliteit boven zowel als onder de grenswaarden.

2.5 Route modellering

De onderbouwing van de gewijzigde en toegenomen landingsroutespreiding als gebruikt voor de bepaling van de externe veiligheid is beperkt. De afleiding is gebaseerd op een specifieke situatie in Maastricht. Onduidelijk en niet onderbouwd is of dit voor Rotterdam Airport toepasbaar is.

² Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de suggesties voor verbetering van de modellering van de luchtkwaliteit bij luchthavens uit het toetsingsadvies over het MER voor de korte termijn 'Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' (Commissie m.e.r., 22 november 2007, rapportnummer 1794-518).

Niet helder is of dit ook overeenkomt met de verkleinde spreiding in de routes voor geluid, die gebaseerd zijn op de radarbeelden.

- De Commissie adviseert om in de monitoring te evalueren in hoeverre de gekozen routemodellering voor externe veiligheid een goede beschrijving is van de vliegpraktijk bij Rotterdam Airport.

2.6 Groepsrisico en populatiegegevens

Omdat het aantal nachtvluchten zeer klein is in vergelijking met het aantal vluchten overdag, zal de nacht slechts een geringe bijdrage leveren aan het groepsrisico. De Commissie kan dan ook instemmen met het feit dat voor de groepsrisicoberekening een zelfde verdeling van de bevolking is gebruikt voor de dag en de nacht. De verdeling over woningen, kantoren, fabrieken, ziekenhuizen en scholen moet dan wel representatief zijn voor de dagsituatie. Op dit ogenblik is niet duidelijk hoe het bevolkingsbestand is opgebouwd. Zo is onbekend of er alleen rekening gehouden wordt met bewoners en werknemers of ook met patiënten en leerlingen. Het niet meenemen van patiënten en leerlingen zal bijvoorbeeld leiden tot een onderschatting van het groepsrisico, terwijl aannemen dat alle bewoners overdag aanwezig zijn tot overschatting van het groepsrisico zal leiden.

Zonder inzicht in de lokale situatie is het niet in te schatten of het groepsrisico onderscheidend zal zijn voor de verschillende alternatieven. Als bijvoorbeeld in het ene alternatief wel over een school wordt gevlogen en in het andere niet, zal dit tot verschillen in groepsrisico leiden. Een eenduidige beschrijving en onderbouwing van het bevolkingsbestand is dus essentieel om te weten of de analyse dit ook zal laten zien.

- Voor de volledigheid en betrouwbaarheid van de informatie beveelt de Commissie aan om beter en vollediger te onderbouwen hoe het gekozen bevolkingsbestand afdoende alle voor het groepsrisico relevante verschillen tussen de alternatieven zichtbaar maakt, en om aanvullende berekeningen uit te voeren voor situaties waarin dit niet het geval is.

2.7 Traumahelikopters

In de inspraakreactie van het Erasmus MC wordt aangegeven dat nachtelijke vluchten van traumahelikopters niet in de geluidsberekeningen zijn meegenomen, terwijl deze vanaf najaar 2010 wel zullen worden uitgevoerd. Berekeningen zouden daarmee mogelijk niet kloppend zijn.

- De Commissie adviseert in de verdere besluitvorming helderheid te verschaffen over de (nachtelijke) vluchten van traumahelikopters en effecten daarvan.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Rotterdam Airport BV

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: op grond van de Luchtvaartwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C6.1

Activiteit: wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant nr. 196 van 10 oktober 2005

ter inzage legging startnotitie: 11 oktober tot en met 9 november 2005

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 10 oktober 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 december 2005

richtlijnen vastgesteld: 27 januari 2006

kennisgeving MER in Staatscourant van 31 augustus 2009

ter inzage legging MER: 1 september tot en met 12 oktober 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 28 augustus 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 24 november 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland
prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
drs. M.P. Laeven (secretaris)
ir. C.M. van Luijk
dr. J. Wesseling

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. M.V. Brongers, Rotterdam
2. V.F. Conings, Delft
3. P.W. de Jong, Waddinxveen
4. J. de Mooij, Bergschenhoek
5. A.A.J. Driessen, Zevenhuizen
6. F.P.E. Hubel, Vlaardingen
7. C.F. Roessen, Rotterdam
8. C. Romeyn, Nieuwerkerk aan den IJssel
9. K. Poot, Vlaardingen
10. H.M. Heukels, Rotterdam
11. A.L. Hollemans, Bleiswijk
12. T.R. Verkaik, Rotterdam
13. K.H. Brandsen, Bergschenhoek
14. P.M. van der Burg, Bleiswijk
15. H.W. Ellens, Bleiswijk
16. P.G. Wilde- van de Steene, Berkel en Rodenrijs
17. 53 eensluidende reacties, Rotterdam
18. B. van Holst, Capelle aan den IJssel
19. M.A.S. Botter, Berkel en Rodenrijs
20. A.G. Stevense, Rotterdam
21. R.E.I. Steen, Rotterdam
22. J.E. de Boer, Rotterdam
23. W. van der Meer, Schiedam
24. J. Sterk, Schiedam
25. vertrouwelijk
26. J.C. Rutteman en C. de Visser, Rotterdam
27. Vereniging Bedrijven Schiebroek, Rotterdam
28. College B&W gemeente Vlaardingen, Vlaardingen
29. College B&W gemeente Lansingerland, Berkel en Rodenrijs
30. M. de Vek, Bergschenhoek, lijst met 23 handtekeningen
31. A.J.M. van der Burg, Berkel en Rodenrijs
32. Universitair Medisch Centrum Erasmus, Rotterdam
33. Belangenvereniging Huiseigenaren Tanthof Delft, Delft
34. Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, Rotterdam
35. 2 eensluidende reacties, Rotterdam
36. E.J. Pothof-Kooi, Berkel en Rodenrijs
37. I.V.M. Pothof, Berkel en Rodenrijs
38. GroenLinks Schiedam, Schiedam
39. T. Ribbrock, Berkel en Rodenrijs
40. A. Bruining, Delfgauw
41. P.F. Danser, Rotterdam
42. R. Lavèn, Berkel en Rodenrijs
43. E.E. Cornelisse, Bergschenhoek
44. J. Kroon, Bergschenhoek
45. M.T. Paassen, Bergschenhoek
46. G.A. van der Hoof en J.P. van der Hoof-van der Kooij, Rotterdam
47. 3 eensluidende reacties, Rotterdam
48. College van B&W gemeente Midden-Delfland, Schipluiden
49. P.J. Speelman, Rotterdam
50. College van B&W gemeente Pijnacker-Nootdorp. Pijnacker
51. F.P. Maal, Rotterdam
52. A. van der Laan, Schiedam
53. S.F.M. Sinnecker, namens Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast, Rotterdam
54. Audiomagic, Bergschenhoek
55. P.A. van Willenswaard, Bergschenhoek
56. G.M. Meershoek, Rotterdam
57. H.M. van Rees, Schiedam
58. Werkgroep Rotterdam Airport wijkvereniging Kethel-oost, Schiedam
59. Vereniging Tegen Milieubederf in en om het Nieuwe Waterweggebied, Rotterdam, mede namens: Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand (VNMN), St. Gezond Overschie en St. Natuur- en Milieuwacht, Berkel en Rodenrijs

60. Samenwerkende Bewonersorganisatie Schiebroek, Rotterdam
61. C.S.M. van de Kooij en B. van de Kooij van Willigen, Rotterdam
62. J. Bijloo en J.E. Bijloo-Zwaneveld, Rotterdam
63. R. Mentink, Rotterdam

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Aanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport**

De exploitant van luchthaventerrein Rotterdam, Rotterdam Airport BV, wil een wijziging van de aanwijzing van het luchthaventerrein en de daarbij behorende geluidszone. Voor het wijzigen van de aanwijzing wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2885-9

Bijlage 2: Nota van antwoord: Overwegingen bevoegd gezag advies Commissie MER

Onderwerp	Advies Commissie Mer	Reactie Bevoegd Gezag
MMA	1. De Commissie adviseert om voor de verdere besluitvorming de genoemde mogelijkheden op haalbaarheid en doorwerking te onderzoeken.	<p>1. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) betreft het actualiseren van de Ke-geluidszone en verruimen van de randvoorwaarden voor overheidsvluchten conform alternatief 4b en voorkeursalternatief 4c, vergezeld van maatregelen om de negatieve milieueffecten daarvan zoveel mogelijk. Deze maatregelen zijn het resultaat van het onderzoek van de Commissie van Heijningen naar mogelijke oplossingsrichtingen om de geluidhinder te beperken. Het advies van de Commissie van Heijningen behelst 16 mogelijke oplossingsrichtingen, waarvan een aantal al zijn uitgevoerd door de exploitant en een aantal worden niet haalbaar geacht vanuit het oogpunt veiligheid.</p> <p>Maatregelen op Ov gebied zijn opgenomen in het advies van Commissie van Heijningen en zullen in dit kader ook nader worden uitgewerkt en onderzocht met alle betrokken partijen</p>
Geluid	2. Er is in dit MER gerekend op basis van op een standaard wijze gegenereerde grondpaden. De Commissie beveelt aan bij verdere besluitvorming en handhaving uit te gaan van de werkelijk bevlogen grondpaden, beschikbaar uit radarbeelden.	2. Het MER doet berekeningen voor de effecten die optreden bij toekomstige vluchten. Radar tracks van toekomstige vluchten zijn echter niet beschikbaar. Daarom is er gekozen om in het MER gebruik te maken van "geprognosticeerde" grondpaden. Deze grondpaden zijn voor zover mogelijk "geactualiseerd" op basis van de radartracks van afgelopen jaren.
	3. Uit het MER is niet op te maken dat gerekend is met een 20% meteo-marge. De Commissie beveelt aan om bij verdere besluitvorming een onderbouwing te leveren voor de keuze van deze 20%.	<p>3. Voor alle zoneberekeningen ten behoeve van kleine en groot luchthavens is het standaard praktijk om een 20% meteo marge op te nemen. De meteo marge zet een bepaalde ruimte op de contour zodat schommelingen van het weer opgevangen kunnen worden. Bij de berekeningen voor de toekomst wordt er gerekend met een gemiddeld (baan)gebruik wat zich uitstrekt over enkele jaren en wat gebaseerd is op hoe het gemiddelde weer (vooral windrichting) is geweest. Om te voorkomen dat er overschrijdingen van de contour ontstaan als het weer in 1 jaar net even anders is dan het gemiddelde weer, is de meteo marge opgenomen.</p> <p>Alle studies over meteomarge zijn uitgevoerd voor Schiphol. Eind</p>

		<p>zeventiger jaren zijn ten behoeve van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen de eerste geluidszones bepaald voor de regionale luchthavens. Hierbij is zonder verder onderzoek de 20% meteomarge van Schiphol overgenomen. Bij de berekening van de geluidszones voor de kleine luchthavens is ook, zonder verdere theoretische onderbouwing, gekozen voor een meteomarge van 20%. In het Ke-berekeningsvoorschrift wordt vermeld dat bij de bepaling van de grootte van de meteomarge rekening is gehouden met een overschrijding eens in de vijf jaar op grond van afwijkende weersomstandigheden. Bij de handhaving wordt deze mogelijke overschrijding echter niet toegelaten.</p>
<p>Toekomstige Ontwikkelingen</p>	<p>4. De Commissie gaat ervan uit dat geschetste toekomstige ontwikkelingen, in samenhang met de ontwikkeling van Rotterdam Airport op langere termijn in een eventuele volgende (m.e.r.)procedure aan de orde komen. Als de geschetste ontwikkelingen al relevant zijn voor de periode waarvoor het voorliggende besluit wordt genomen, adviseert de Commissie om in de huidige besluitvorming nader op deze punten in te gaan.</p>	<p>4. T.a.v. geluidhinder/hinderaccumulatie geldt dat inzicht wordt gegeven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen.</p> <p>Voor wat betreft de geluidsproductie door de HSL heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in een brief aan de Tweede Kamer naar aanleiding van de toezegging tijdens het AO HSL d.d. 11 november 2009, aangegeven dat hij de berekende geluidbelastingen in het Tracébesluit respecteert. In dat licht vindt de Minister van VenW het van belang dat de daarin vastgelegde geluidsbelastingen als uitgangspunt worden genomen. Dit is dan ook de reden waarom de Minister van VenW nu maatregelen neemt om ook het tijdelijk materieel van de HSL stiller te maken. Dit geldt uiteraard ook voor de eindsituatie wanneer al het hogesnelheidsmaterieel is ingezet.</p> <p>Verder heeft de Minister op pagina 27 van het aanwijzingsbesluit aan, dat: "De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. De Minister zal, zoals opgenomen op pag. 27 van het Ontwerp Besluit, rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen</p>

		<p>mede op hun geluidsreducerend effect worden gezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomend geval separate afspraken moeten worden gemaakt.</p> <p>Met het bovenstaande sluit de Minister aan bij de werkwijze zoals het kabinet die heeft geïntroduceerd naar aanleiding van het advies van de Commissie Elverding inzake de besluitvorming over infrastructuur. Het gaat er daarbij om ex post publieke verantwoording af te leggen over de uitvoering van besluiten, waarbij voorzien wordt in de mogelijkheid van eventuele aanvullende mitigerende maatregelen op basis van een zo reëel mogelijke inschatting van de daadwerkelijk optredende effecten. De Minister hecht eraan om op deze wijze in transparant overleg tussen alle partijen, op basis van gericht beleid en constructieve samenwerking, het beleid voor Rotterdam Airport vorm te geven.”</p>
Luchtkwaliteit	<p>5. De Commissie adviseert bevoegd gezag om helderheid te verschaffen in de kwaliteit van het door Adecs gebruikte luchtkwaliteitmodel en aan te geven hoe het zich verhoudt tot de geaccepteerde NNM-modellen. Indien de kwaliteit van het model en de gehanteerde aannames niet eenduidig kunnen worden vastgesteld, adviseert de Commissie om de effecten op de luchtkwaliteit opnieuw door te rekenen met een breed geaccepteerd model.</p>	<p>5. Het bevoegd gezag heeft dit advies overgenomen en een traject in gang gezet om na te gaan hoe het gebruikte model om de luchtkwaliteit vast te stellen zich verhoudt tot de geaccepteerde NNM-modellen. De uitkomsten van dit traject zijn evenwel nog niet beschikbaar. Gezien de relatief beperkte invloed van het luchtverkeer op de concentraties (zie hiervoor de uitkomsten van het MER) is het niet te verwachten dat een eventuele bijstelling van het luchtkwaliteitsmodel tot andere inzichten zal leiden in de omvang van de totale concentraties. Dit blijkt ook uit het feit dat de Commissie van oordeel is dat het luchtkwaliteitsonderzoek van voldoende kwaliteit is om bij het besluit te kunnen worden betrokken. Het opnieuw doorrekenen van de effecten op de luchtkwaliteit is derhalve nu en in de toekomst niet aan de orde.</p>
	<p>6. De Commissie adviseert om voor de besluitvorming aanvullend inzicht te verschaffen in de effecten van blootstelling aan luchtkwaliteit, boven zowel als onder de grenswaarden</p>	<p>6. In het MER zijn de effecten op de luchtkwaliteit onderzocht. Gezien de relatief beperkte invloed van het luchtverkeer op de concentraties (zie hiervoor de uitkomsten van het MER) is de invloed van het genomen besluit op de blootstelling van mensen aan de concentraties zowel boven als onder de grenswaarden eveneens gering. In die zin is de verandering in de blootstelling impliciet meegenomen bij de afweging rond de besluitvorming.</p>

		<p>Verder is nog van belang dat het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27 Luchtvaartwet hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet milieubeheer. Het bevoegd gezag is dan ook van mening dat de wijze waarop de blootstelling bij de besluitvorming is betrokken in het licht van art. 5.16 Wm op een juiste wijze is gebeurd.</p>
Route modellering	<p>7. De Commissie adviseert om in de monitoring te evalueren in hoeverre de gekozen routemodellering voor externe veiligheid een goede beschrijving is van de vliegpraktijk bij Rotterdam Airport.</p>	<p>7. Het bevoegd gezag zal het feitelijk routegebruik monitoren en toetsen in hoeverre de gekozen routemodellering voor externe veiligheid een goede beschrijving is van de vliegpraktijk bij Rotterdam Airport</p>
Groepsrisico en populatiegegevens	<p>8. Voor de volledigheid en betrouwbaarheid van de informatie beveelt de Commissie aan om beter en vollediger te onderbouwen hoe het gekozen bevolkingsbestand afdoende alle voor het groepsrisico relevante verschillen tussen de alternatieven zichtbaar maakt, en om aanvullende berekeningen uit te voeren voor situaties waarin dit niet het geval is.</p>	<p>8. De populatiegegevens zijn niet beschikbaar voor het hele studiegebied (40 bij 40 kilometer), maar voor een beperkter gebied, namelijk het gebied van de 20 Ke geluidcontour. Verder is er in het populatiebestand geen onderscheid gemaakt naar dag en nacht; de gehanteerde gegevens zijn bepaald voor de situatie waarbij de populaties 24 uur op de locaties aanwezig zijn. Aan de ene kant wordt het groepsrisico onderschat, omdat de populatiegegevens niet beschikbaar zijn voor het gehele studiegebied. Aan de andere kant wordt het berekende groepsrisico overschat, omdat alleen populatiegegevens voor de situatie van het hele etmaal beschikbaar zijn. Desondanks kunnen de berekende resultaten toegepast worden bij vergelijking van groepsrisico's van de verschillende alternatieven.</p>
Traumahelikopters	<p>9. De Commissie adviseert in de verdere besluitvorming helderheid te verschaffen over de (nachtelijke) vluchten van traumahelikopters en effecten daarvan.</p>	<p>9. De exacte ontwikkelingen ten aanzien van de traumaheli's waren ten tijde van de aanvraag voor het MER nog niet voorzien. De exploitant heeft daarom de traumaheli niet meegenomen in zijn aanvraag en de traumaheli's zijn dan ook geen onderdeel van de lopende aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport.</p> <p>VenW en VWS hebben de voorkeur om de inzet van de traumahelikopter in breder landelijk kader te behandelen in plaats van per luchthaven afzonderlijk. Op dit moment worden er gesprekken gevoerd met VWS en de LVTC om te bezien wat de meest wenselijke oplossing is.</p>

		<p>Ten aanzien van Rotterdam the Hague Airport geldt dat er met de betrokken partijen is afgesproken dat verzoeken met betrekking tot traumavluchten met de luchthavenexploitant moeten worden opgenomen en dat de exploitant zelf zal moeten beoordelen of het afhandelen van deze vluchten binnen de toegestane gebruiksruimte past.</p>
--	--	--

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage 3

- Advies van de Commissie ex artikel 21;
- Overwegingen bevoegd gezag advies Commissie ex artikel 21

Advies ontwerpaanwijzing Luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Commissie 21 Rotterdam Airport

December 2009

Inhoudsopgave

Samenvatting van de adviezen	4
1 Inleiding	7
1.1 Advies van de Commissie 21 Rotterdam Airport	7
1.2 Aanleiding voor het advies	7
1.3 Opbouw van het advies	8
2 Verantwoording	9
2.1 Wettelijk kader	9
2.2 Taken en verantwoordelijkheden van de Commissie 21 Rotterdam Airport	9
2.3 Rol provincie Zuid-Holland en Centrum Publieksparticipatie	9
2.4 Gevolgde procedure	9
3 Hoofdpijnen ingediende zienswijzen	11
3.1 Ervaring communicatie en informatie onvoldoende	11
3.2 Rol van de overheid niet helder	12
4 Het advies van de Commissie over de zienswijzen	13
4.1 Thema "geluidshinder en geluidcumulatie"	13
4.1.1 Geluidshinder - opmerkingen uit de zienswijzen	13
4.1.2 Geluidshinder - advies van de Commissie	14
4.1.3 Geluidcumulatie - opmerkingen uit de zienswijzen	15
4.1.4 Geluidcumulatie - advies van de Commissie	15
4.2 Thema "ontwerpbesluiten en MER"	16
4.2.1 Inhoud van de ontwerpbesluiten en MER - opmerkingen uit de zienswijzen	16
4.2.2 Inhoud van de ontwerpbesluiten en MER - advies van de Commissie	16
4.2.3 Procedures - opmerkingen uit de zienswijzen	16
4.2.4 Procedures - advies van de Commissie	17
4.3 Thema "waardedaling huizen en afname woongenot"	17
4.3.1 Waardedaling huizen en afname woongenot - opmerkingen uit de zienswijzen	17
4.3.2 Waardedaling huizen en afname woongenot - advies van de Commissie	18
4.4 Thema "handhaving en toelating"	19
4.4.1 Handhaving en toelating algemeen - opmerkingen uit de zienswijzen	19
4.4.2 Handhaving en toelating algemeen - advies van de Commissie	19
4.4.3 Nachtvluchten - opmerkingen uit de zienswijzen	19
4.4.4 Nachtvluchten - advies van de Commissie	20
4.4.5 Vliegroutes - opmerkingen uit de zienswijzen	20
4.4.6 Vliegroutes - advies van de Commissie	21
4.4.7 Type vliegtuigen - opmerkingen uit de zienswijzen	21
4.4.8. Type vliegtuigen - advies van de Commissie	22
4.5 Thema "luchtkwaliteit, gezondheid en veiligheid"	22
4.5.1 Luchtkwaliteit - opmerkingen uit de zienswijzen	22
4.5.2 Luchtkwaliteit - advies van de Commissie	23
4.5.3. Gezondheid - opmerkingen uit de zienswijzen	23
4.5.4 Gezondheid - advies van de Commissie	23
4.5.5 Veiligheid - opmerkingen uit de zienswijzen	24
4.5.6 Veiligheid - advies van de Commissie	25

Bijlage 1	Samenstelling Commissie 21 Rotterdam Airport	26
Bijlage 2	Analyse zienswijzen op de ontwerpbesluiten en MER Luchtvaartterrein Rotterdam Airport	27
Bijlage 3	Zienswijzen op de wijziging aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport	27
Bijlage 4	Begrippenlijst	28

Samenvatting van de adviezen

In dit hoofdstuk wordt het advies van de Commissie 21 Rotterdam Airport samengevat. Het betreft een advies aan de minister van Verkeer en Waterstaat, gebaseerd op de zienswijzen die zijn ingebracht op het ontwerpwijzigingsbesluit aanwijzing luchthaventerrein Rotterdam Airport.

In de hoofdstukken 3 en 4 worden deze adviezen nader toegelicht.

Geluidshinder en geluidcumulatie

De Commissie adviseert de minister om:

- de door de Commissie Van Heijningen onderzochte oplossingsrichtingen / maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen duidelijk in de Nota van Antwoord te noemen en daarbij te vermelden wat de status van die oplossingsrichtingen / maatregelen is;
- in de Nota van Antwoord nadrukkelijk aan te geven en te beargumenteren wat de uitvoerbaarheid is van de maatregelen, voorgesteld door de Commissie Van Heijningen, die te maken hebben met geluidcumulatie;
- om in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven hoe de grote infrastructurele ontwikkelingen in de omgeving van Rotterdam Airport met elkaar samenhangen, wat de (juridische) status van deze ontwikkelingen is, hoe daar rekening mee is gehouden in de aanwijzingsprocedure voor Rotterdam Airport en wie verantwoordelijk is voor welke ontwikkeling;
- om in de Nota van Antwoord duidelijk uit te leggen hoe de geluidsbelasting rond Rotterdam Airport wordt berekend en hoe de piekbelastingen daarbij een rol spelen;
- in de Nota van Antwoord aan te geven of en zo ja op welke wijze er bij de wijziging van de aanwijzing rekening is gehouden met stiltegebieden die in de omgeving van Rotterdam Airport zijn gelegen;
- in de Nota van Antwoord uit te leggen hoe geluidcumulatie is meegenomen en/of berekend in de procedure rond Rotterdam Airport en welke geluidsbronnen wel en welke niet zijn onderzocht bij de bepaling van de cumulatie;
- het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchthavens binnen een half jaar na vaststelling van het aanwijzingsbesluit, toe te passen en uit te voeren op de woningen binnen de 40 Ke contour.

Slaapverstoringsonderzoek

De Commissie adviseert de minister om:

- een relatie te leggen tussen het nog op te zetten en uit te voeren slaapverstoringsonderzoek en de uitkomsten van het hinderonderzoek dat door de GGD Rotterdam is uitgevoerd;
- in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wanneer het aangekondigde slaapverstoringsonderzoek wordt uitgevoerd, hoe de lokale overheden daarbij betrokken worden en wat de rol is van en hoe rekening wordt gehouden met de uitkomsten van dit onderzoek in vervolgpcedures;
- bij de opzet van het onderzoek bijzonder aandacht te besteden aan de effecten van nachtelijke geluidsoverlast op de gezondheid en leerprestaties van kinderen en dat de periode tussen 19.00 uur en 23.00 uur ook in het onderzoek wordt opgenomen.

Wetgeving en procedures

De Commissie adviseert in de Nota van Antwoord in duidelijke en voor de "leek" begrijpbare bewoordingen uit te leggen wat de aanleiding is geweest voor het starten en doorlopen van de aanwijzingsprocedure en binnen welke juridische kaders dat moest geschieden (oude versus nieuwe wetgeving, beperkte handhavinginstrumenten), uit te leggen wat de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken overheden daarbij zijn (geweest) en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn (zoals de nieuwe aanwijzing in 2015 waarbij dan de nieuwe wetgeving van kracht is).

Inhoud ontwerpbesluiten en MER

De Commissie adviseert om, nog beter, in de Nota van Antwoord aan te geven welke alternatieven een rol hebben gespeeld bij het opstellen van de MER, wat de status is/was van deze alternatieven en waarom uiteindelijk gekozen is voor variant 4c.

Afname woongenot

De Commissie adviseert de minister om over de financiering van de realiseerbare oplossingsrichtingen die door de Commissie van Heijningen zijn voorgesteld ter verbetering van het woongenot, harde afspraken te maken met betrokken partijen.

Nachtvluchten

De Commissie adviseert de minister om:

- in de aanwijzing een inspanningsverplichting op te nemen om met andere departementen zo strikt mogelijke afspraken te maken ter voorkoming van vermijdbare overheids- en regeringsnachtvluchten. De Commissie adviseert de minister daarbij duidelijker aan te geven waar de grenzen van zijn mogelijkheden liggen;
- in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven dat Rotterdam Airport (een deel van) de overheidsvluchten voor haar rekening neemt en dat zowel Schiphol als Eindhoven eveneens een substantieel aandeel van de overheidsvluchten afwikkelt;
- in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven waarom de nachtvluchten van de traumahelikopter niet zijn meegenomen bij het opstellen van het MER;
- in de Nota van Antwoord te verwijzen naar de Nota van Toelichting op het ontwerp wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport waarin is aangegeven dat hij in overleg met de bestuurlijke partners in de regio en met Rotterdam Airport een afsprakenkader, in de vorm van een convenant, zal vaststellen, teneinde zoveel als mogelijk aan de wens tegemoet te komen om het nachtelijk gebruik te beperken;
- om met de bestuurlijke partners een termijn af te spreken waarbinnen dat convenant moet zijn opgesteld.

Vliegroutes

De Commissie adviseert de minister om:

- in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wat het effect is van toepassing van het tweede ILS op de aanvliegroutes en de geluidscontouren en welke mogelijkheden hij heeft om de aanvlieg- en vertrekroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegroutes boven verderweg gelegen gebieden. De minister wordt tevens geadviseerd aan te geven welke mogelijkheden de nieuwe wetgeving meer biedt dan de wetgeving die op dit aanwijzingsbesluit van kracht is en hoe hij daarmee om zal gaan als in 2015 een nieuwe aanwijzingsprocedure wordt gestart;
- te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om aanvlieghoogten en –routes verder vast te leggen zodat daarop ook gehandhaafd kan worden.

Type vliegtuigen

De Commissie adviseert de minister om:

- in de Nota van Antwoord aan te geven hoe bij de berekeningen van de geluidsbelasting de verschillende typen vliegtuigen zijn meegenomen, wat verstaan wordt onder "grotere" en "stillere" vliegtuigen en waarom de combinatie van grotere toestellen, andere vlootsamenstelling en technische vooruitgang per saldo (in de toekomst) zal leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast;
- in de Nota van Antwoord aan te geven dat kleine luchtvaart (o.a. de sportvliegtuigen) geen onderdeel is van het ontwerpwijzigingsbesluit aanwijzing Rotterdam Airport en wat de redenen daarvoor zijn;
- duidelijkheid te scheppen over de wijze van handhaving in relatie tot vlootsamenstelling.

Luchtkwaliteit

De Commissie adviseert de minister om:

- in de Nota van Antwoord aan te geven in hoeverre er volgens de beschikbare gegevens sprake zou kunnen zijn van fysieke klachten wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan;
- in de aanwijzing op te nemen dat de luchtkwaliteit in de praktijk periodiek dient te worden gemeten op lokaties waar klachten voorkomen;
- in de aanwijzing op te nemen welke maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat er sprake is van forse overschrijdingen van de hoeveelheid schadelijke stoffen in de lucht.

Veiligheid

De Commissie adviseert de minister om:

- in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven hoe en welke berekeningen zijn uitgevoerd voor het bepalen van de externe veiligheid in de nieuwe situatie en uit te leggen waarom het ongevalrisico in de nieuwe situatie, met meer vliegbewegingen, lager is dan in de huidige situatie;
- om in de Nota van Antwoord aan te geven op welke wijze de aanvoer van kerosine georganiseerd wordt om risico's zo veel mogelijk te beperken.

1 Inleiding

1.1 Advies van de Commissie 21 Rotterdam Airport

Voorliggend rapport bevat het advies van de Commissie 21 Rotterdam Airport (vanaf nu afgekort tot "de Commissie"), zoals dat in de periode november - december 2009 tot stand is gekomen. Gelet op artikel 22 van de (oude) Luchtvaartwet, heeft de Commissie zich beperkt tot een advies over aard, gewicht en draagwijdte van de ontvangen zienswijzen.

1.2 Aanleiding voor het advies

Verzoek tot uitbreiding

Op 30 september 2005 heeft de exploitant van de luchthaven Rotterdam Airport een verzoek ingediend tot wijziging van de aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport. De exploitant verzocht onder meer om een beperkte uitbreiding van de geluidszone voor groot luchtverkeer en het toestaan van het gebruik van de luchthaven in de nacht ten behoeve van reageringsvluchten.

Startnotitie MER

In september 2005 heeft de exploitant daarvoor de Startnotitie MER (Milieueffectrapport) Zoneaanpassing Rotterdam Airport uitgebracht. Deze startnotitie heeft ter visie gelegen voor de zienswijzeprocedure. In januari 2006 hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) als bevoegd gezag de richtlijnen en specificaties voor het MER uitgebracht. Op 22 september 2006 is het door de exploitant uitgebrachte MER door het bevoegd gezag aanvaard.

Zorgen vanuit de regio

In het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in 2007, namens het bevoegd gezag, over de voorgenomen wijziging van de aanwijzing Rotterdam Airport bestuurlijk overleg gevoerd met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten waarvan het grondgebied (deels) binnen de te wijzigen geluidszone voor groot luchtverkeer ligt. Het betreft de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. In dit bestuurlijk overleg over het voorontwerp van het wijzigingsbesluit is gebleken dat de regio zich met name zorgen maakt over geluidsbelasting in de nacht. Dit bestuurlijk overleg is voor de minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding geweest om gedeputeerde F.D. van Heijningen van Zuid-Holland te vragen om te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die hier op draagvlak in de regio kunnen rekenen.

Vervolgadvies

Na een tussentijds advies in 2007 heeft gedeputeerde Van Heijningen op 8 oktober 2008, mede namens de wethouders van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, het "Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport" uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat. In dit advies zijn zestien oplossingsrichtingen nader uitgewerkt en concrete voorstellen gedaan ter beperking van de hinder. Een aantal van deze voorstellen is al uitgevoerd, andere worden nog verder uitgewerkt of onderzocht op haalbaarheid.

Herziening MER

Op grond van het bestuurlijk overleg en het advies van de Commissie Van Heijningen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de exploitant van de luchthaven verzocht het reeds uitgebrachte MER te herzien. In mei 2008 heeft het bevoegd gezag daartoe aanvullende richtlijnen uitgebracht die ertoe hebben geleid dat er een nieuw alternatief aan het MER is toegevoegd waarin het aantal nachtbewegingen niet toeneemt ten

opzichte van de referentie op basis van de bestaande aanwijzing. Het herziene MER is op 19 december 2008 door het bevoegd gezag aanvaard. Ook het voorontwerp van het wijzigingsbesluit van de aanwijzing Rotterdam Airport is herzien en is nu gebaseerd op het nieuwe alternatief (alternatief 4c), waarbij weliswaar de geluidszone voor groot luchtverkeer nog steeds in beperkte mate wordt vergroot, maar waarbij het aantal voorziene nachtbewegingen niet toeneemt ten opzichte van de bestaande aanwijzing. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de zienswijze- en adviesprocedure omtrent het ontwerpbesluit tot wijziging van de aanwijzing luchthaventerrein Rotterdam Airport ligt op grond van artikel 21 van de Luchtvaartwet (zie paragraaf 2.1 van dit rapport) bij gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland. Deze heeft hiertoe de zogenoemde Commissie 21 Rotterdam Airport ingesteld die het nu voorliggende advies op 18 december 2009 heeft vastgesteld. De zienswijzeprocedure is begeleid door het Centrum Publieksparticipatie die ook een analyse van de ingediende zienswijzen heeft uitgevoerd en opgesteld.

1.3 Opbouw van het advies

Het voorliggende advies bestaat uit drie delen:

- Een advies gebaseerd op van de ingediende zienswijzen en de opvattingen van de commissie daarover. Op basis van de zienswijzen is hiervoor een aantal thema's onderscheiden; per thema is door de Commissie advies gegeven;
- Een uitgebreide analyse van de zienswijzen aan de hand van de onderscheiden thema's - deze analyse is opgesteld door het Centrum Publieksparticipatie;
- Een aantal bijlagen, met onder meer alle ingediende zienswijzen, de samenstelling van de Commissie en een begrippen- en afkortingenlijst.

2 Verantwoording

2.1 Wettelijk kader

In december 2008 is de nieuwe Wet Luchtvaart van kracht geworden. De wet bevat verschillende belangrijke wijzigingen ten opzichte van de oude Luchtvaartwet. De artikelen die de instelling en taken van de Commissie omschreven zijn in de nieuwe wet vervallen.

Aangezien de procedure om tot een wijziging van de aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport te komen in 2005 is gestart, moet deze op grond van de oude wetgeving worden afgerond en is de in de Luchtvaartwet geregelde aanwijzingsprocedure dus nog op het gevraagde aanwijzingsbesluit van toepassing. Dit is een algemene werkwijze die in het bestuursrecht is vastgelegd.

2.2 Taken en verantwoordelijkheden van de Commissie 21 Rotterdam Airport

In de toelichting bij artikel 22 van de Luchtvaartwet staat vermeld dat de Commissie niet een zelfstandig adviserende taak heeft, maar zich dient te beperken tot een advies omtrent de aard en het gewicht van de binnengekomen zienswijzen en de draagwijdte die ten aanzien van de ontwerpaanwijzing als zodanig, of ten aanzien van de inhoud daarvan, aan die zienswijzen zou behoren te worden toegekend.

De Commissie brengt binnen drie maanden na afloop van de zienswijzeprocedure advies uit aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbesluit. De Commissie beperkt zich in haar advies uitsluitend tot datgene wat in de ingediende zienswijzen naar voren is gebracht en zal geen eigen standpunten innemen ten aanzien van het ontwerpbesluit.

2.3 Rol provincie Zuid-Holland en Centrum Publieksparticipatie

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de zienswijze- en adviesprocedure omtrent het ontwerpbesluit tot wijziging van de aanwijzing luchthaventerrein Rotterdam Airport. Conform artikel 21 van de Luchtvaartwet hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de Commissie 21 ingesteld die een advies over de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit moet opstellen. De leden van deze commissie zijn aangegeven in bijlage 1.

De provincie Zuid-Holland heeft het Centrum Publieksparticipatie gevraagd ondersteuning in de zienswijze- en adviesprocedure te bieden. Het Centrum Publieksparticipatie heeft een objectieve rol hierin.

2.4 Gevolgde procedure

In de periode van 1 september 2009 tot en met 12 oktober 2009 hebben onderstaande stukken ter inzage gelegen in de gemeentehuizen van Capelle aan den IJssel, Delft, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Midden-Delfland, Nieuwerkerk aan den IJssel, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Zevenhuizen-Moerkapelle, op de informatiebalie van Rotterdam Airport, in het provinciehuis van de provincie Zuid-Holland, in het informatiecentrum van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden via het plaatsen van een advertentie in een aantal (lokale) week- en dagbladen die in de bovengenoemde gemeenten worden bezorgd.

Op 17 en 23 september zijn, na informatiebijeenkomsten op dezelfde dagen, twee hoorzittingen georganiseerd nabij Rotterdam Airport. Tijdens deze avonden zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld mondeling een zienswijze te geven op het ontwerpbesluit. In totaal 11 personen hebben hiervan gebruik gemaakt. De verslagen van de twee hoorzittingen zijn bij dit advies gevoegd.

De Commissie heeft in totaal 74 verschillende zienswijzen ontvangen. Hiervan zijn elf mondelinge zienswijzen tijdens een van de twee openbare hoorzittingen op 17 en 23 september 2009 ingediend. De overige zienswijzen zijn via de post of via de website van het Centrum Publieksparticipatie (CPP) binnengekomen. Sommige personen hebben meegedaan aan een actie waarbij zij hun naam hebben gezet op een voorbedrukt formulier. Deze formulieren zijn als één zienswijze beschouwd. Anderen hebben meegedaan via een handtekeningenactie. De 74 zienswijzen zijn door in totaal 225 personen of organisaties ingediend.

De zienswijzeprocedure is begeleid door het CPP. Het CPP heeft een belangrijke rol gespeeld in het organiseren van de hoorzittingen, heeft alle ingediende zienswijzen verzameld en uiteindelijk op basis daarvan een analyse opgesteld. Het CPP heeft op basis van de inhoud van alle zienswijzen een aantal thema's onderscheiden die als basis hebben gediend voor de analyse.

3 Hoofdpijnen ingediende zienswijzen

Gezien het onverwachte aantal zienswijzen (tijdens de procedure voor Lelystad Airport hebben meer dan 3000 mensen / organisaties gereageerd) kan geconcludeerd worden dat er maar een beperkt aantal zienswijzen is ingediend. De adviezen die door de Commissie zijn gegeven moeten vanuit dat perspectief worden gelezen.

De ingediende zienswijzen op de ontwerpwijziging aanwijzing Rotterdam Airport zijn zeer divers van karakter. De Commissie is van mening dat er toch een aantal algemene, terugkerende aspecten uit de zienswijzen naar voren komen die een algemene toelichting behoeven en waarover de Commissie in algemene zin een advies zal geven. Meer specifieke adviezen over deze aspecten worden in het volgende hoofdstuk gegeven. De Commissie is zich er van bewust dat er een zekere mate van overlap in de adviezen optreedt maar wil deze algemene beschouwing toch aan de minister van V&W voorleggen.

3.1 Ervaring communicatie en informatie onvoldoende

Opmerkingen uit de zienswijzen

Een van de terugkerende aspecten in de zienswijzen is communicatie en informatie. Zo was volgens een groot deel van de participanten hier gebrek aan of was die niet te begrijpen. Dit geldt met name voor het MER en de bijlagen. Het gaat volgens hen om niet te begrijpen dikke pakken papier waar niet doorheen te komen is. Bovendien was de gevolgde procedure voor hen ondoorzichtig dan wel niet voldoende bekend gemaakt en vertrouwt men de betrokken overheidspartijen en de exploitant van Rotterdam Airport niet meer.

Reactie van de Commissie

De gehele procedure rondom de wijziging van de aanwijzing Rotterdam Airport heeft erg lang geduurd waardoor het begrijpelijk is dat het zicht op alle stukken en de procedures verloren is gegaan voor de indieners van de zienswijzen. Er is vanuit het ministerie van V&W, mede op verzoek van de Commissie Van Heijningen, veel aandacht besteed aan het helder en duidelijk informeren van de omwonenden. Dit is gedaan door onder andere het organiseren van een informatieavond, het maken van een folder en het gebruiken van heldere taal in het ontwerp wijzigingsbesluit Aanwijzing Luchthaventerrein Rotterdam Airport. Echter niet alle producten die een relatie hebben met het ontwerp wijzigingsbesluit (MER en bijlagen) zijn onder verantwoordelijkheid van het ministerie van V&W uitgekomen. Daarnaast heeft iedere betrokken organisatie zijn eigen verantwoordelijkheid en een ander belang waardoor een eenduidige communicatie over Rotterdam Airport niet altijd mogelijk is.

Een heldere, duidelijke en begrijpelijke communicatie en informatievoorziening door alle betrokkenen (exploitant, gemeenten, provincie, CMLR en ministerie V&W) had mogelijk kunnen leiden tot een beter inzicht in de aanwijzingsprocedure bij bewoners en indieners van de zienswijzen maar dit is niet altijd mogelijk gezien de verschillende rollen en belangen.

In de advisering van de Commissie aan de minister van V&W zal dan ook regelmatig aandacht gevraagd worden voor meer (achtergrond)informatie over verschillende onderwerpen. Eén over-all advies is het verstrekken van extra informatie aan de indieners van de zienswijzen. De Commissie adviseert dan ook om extra uitleg te geven in de Nota van Antwoord door middel van bijlagen over de volgende onderwerpen (1) wetgeving - oud versus nieuw, (2) handhaving, (3) werkzaamheden Commissie Van Heijningen en CRO, en (4) overzicht van de vlootsamenstelling en de wijzigingen daarin in de afgelopen jaren. Verder in het advies zal concreter worden aangegeven aan welke informatie behoefte is.

3.2 Rol van de overheid niet helder

Opmerkingen uit de zienswijzen

In verschillende zienswijzen is te lezen dat participanten de betrokken overheden als "onbetrouwbaar" ervaren: ze spelen onder één hoedje met de exploitant van de luchthaven, komen terug op eerder gemaakte afspraken en houden informatie achter.

Reactie van de Commissie

De Commissie stelt voor dat in de Nota van Antwoord aangegeven zou kunnen worden dat in de afgelopen jaren op verschillende bestuurlijke niveaus een beleidsomslag heeft plaatsgevonden ten aanzien van de rol en functie van Rotterdam Airport. Het eerdere voornemen om Rotterdam Airport op termijn te sluiten is inmiddels achterhaald. De redenen voor deze beleidsmatige omslag hadden duidelijk moeten worden aangegeven. De Commissie adviseert daarom het doel van het ontwerp wijzigingsbesluit duidelijk en begrijpelijk uit te leggen, evenals het niet eenduidige begrip van een zakenluchthaven. Participanten geven aan dit niet te begrijpen omdat tal van low cost carrier vluchten (de charter- en vakantievluchten) plaatsvinden.

4 Het advies van de Commissie over de zienswijzen

4.1 Thema "geluidshinder en geluidcumulatie"

In een aantal zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over geluidgerelateerde onderwerpen als vliegtuigtypen, vliegbewegingen, aanvliegwijze, aanvliegroutes, het dynamisch landingssysteem en gezondheid. Deeladviezen over deze onderwerp worden in andere paragrafen gegeven .

Hoewel het aantal ingediende zienswijzen tamelijk beperkt is zijn de opmerkingen over geluidgerelateerde onderwerpen zeer divers. Dit blijkt uit de onderstaande uiteenzetting van gemaakte opmerkingen.

4.1.1 Geluidshinder - opmerkingen uit de zienswijzen

Meer dan 30% van de participanten heeft in de zienswijzen aangegeven dat zij bezwaar hebben tegen de wijziging van het aanwijzingsbesluit vanwege de geluidstoename. Een aanzienlijk deel van deze participanten geeft aan dat ze nu (toenemend) geluidsoverlast ervaren. Betrokkenen vinden dat de overlast zo veel mogelijk voorkomen moet worden door het nemen van verschillende maatregelen zoals het gebruik van geluidsarme motoren en het sneller laten stijgen van vliegtuigen.

In een van de zienswijzen wordt ingegaan op het lawaai van vliegtuigen op de grond. Hierover is niets geregeld in de wijziging van de aanwijzing voor Rotterdam Airport. Volgens een uitspraak van de Raad van State diende dit in de toenmalige Hinderwet te worden opgenomen. De participant vraagt zich af in welke vergunning of besluit dit geregeld wordt.

In 4 zienswijzen wordt gesteld dat de geluidsoverlast toeneemt omdat de geluidscontour groter wordt. Er wordt verzocht om de geluidsoverlast te verminderen. Verder zou er geen rekening zijn gehouden met de uitkomsten van twee externe onderzoeken, één in opdracht van de GGD-Rotterdam en één in opdracht van Awareness. Uit het onderzoek van de GGD-Rotterdam blijkt dat 12% van de mensen in Schiedam Noord ernstige hinder ondervindt. Op pagina 13 van het MER is op basis van studies te lezen dat 10% van de mensen in de 20 Ke contour ernstige hinder ondervindt. De 20 Ke contour ligt over Schiedam. In Schiedam wonen 30.000 mensen binnen de 20 Ke zone, zodat dus 3.000 mensen ernstige hinder ondervinden. De participanten vragen zich af waarom in studies van de minister de nieuwe situatie vergeleken wordt met 2001 en niet met 2006, omdat in dat jaar de nieuwe procedure is gestart.

Volgens een aantal participanten is de focus van de wijziging van de aanwijzing nog steeds gericht op de groei van Rotterdam Airport, terwijl de grens aan de leefbaarheid reeds bereikt is. Men vraagt zich af wanneer de groei stopt of wanneer er door de minister een grens aan de groei wordt gesteld. De huidige contour van 35 Ke zou leidend moeten zijn. Het aantal vliegpasages zou aan deze contour dienen te worden aangepast en niet andersom. In enkele zienswijzen wordt aangegeven dat nu zachter geluid wel meegeteld wordt er een aanpassing hierop kan plaatsvinden. Het meetellen van zachter geluid had ook kunnen plaatsvinden door het inzetten van stillere vliegtuigen. De regeringsvluchten dienen binnen de bestaande 35 Ke contour te worden uitgevoerd.

Een van de participanten geeft aan dat woningen binnen de huidige 35 Ke zone zijn geïsoleerd en vraagt zich af of de extra woningen die binnen de nieuwe 35 Ke zone komen te liggen in aanmerking komen voor dezelfde maatregelen, zoals gevelisolatie.

Volgens één van de participanten is de ontwikkeling van het gebied Vlinderstrik (gemeente Rotterdam), waarvan het bestemmingsplan zich nog in de ontwikkelingsfase bevindt, niet meegenomen in de plannen voor Rotterdam Airport. De participant is van mening dat inrichting van Vlinderstrik zwaarder lijkt te wegen dan het aanbrengen van een geluidswal om de bewoners te beschermen tegen de hoge geluidsbelasting.

Vijf zienswijzen gaan in op de bestemming van Rotterdam Airport als zakenvliegveld ("Rotterdam Airport ziet zichzelf graag als zakenvliegveld" is een van de opmerkingen in de zienswijzen) in relatie tot de afhandeling van vakantiecharters en militaire vluchten. Een zakenvliegveld zou in het weekend nauwelijks vluchten afhandelen en dan ook nauwelijks tot overlast leiden. De participanten die de zienswijzen hebben ingediend verzoeken daarom tot de sluiting van Rotterdam Airport gedurende de weekeinden.

In het MER staat dat vliegtuigen veel stiller zijn geworden. Participanten zien dit als een heel betrekkelijk begrip omdat ze nog steeds (grote) geluidsoverlast ondervinden. Ze vinden het daarom niet juist om voor de toekomstige situatie rekening te houden met stillere vliegtuigen en vatten het op als manipulatie.

Één zienswijze gaat in op de gebruikte rekenmethodes voor de bepaling van de geluidscontouren. In deze rekenmethodes wordt alleen rekening gehouden met gemiddelde geluidsbelastingen per bron en niet met piekbelastingen. Juist de geluiden die boven het achtergrondgeluid uitkomen verstoren volgens de participant de rust en het negeren van deze piekbelastingen is in zijn ogen dan ook onbillijk en wetenschappelijk onverantwoord. Daarnaast is het begrip Ke-zone verouderd en dient daarom herzien te worden.

Bij de verkoop van kavels door de gemeente Lansingerland is geen informatie gegeven over de geluidsbelasting door vliegverkeer. Bij de bouw van de woningen zijn ook geen eisen gesteld aan maatregelen om de geluidsoverlast te beperken. Een aantal participanten ervaart nu zowel binnen als buiten hun woningen geluidsoverlast en is van mening dat de burger helderder dient te worden geïnformeerd over de nieuwe geluidsbelasting, in combinatie met overige geluidsbronnen als de HSL en/of autowegen en welke maatregelen daartegen mogelijk zijn. Er wordt tevens verzocht om een open communicatie met de exploitant.

In een aantal zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de effecten die een wijziging van de aanwijzing kan hebben voor dieren in de verschillende stiltegebieden die het gebied rondom Rotterdam Airport rijk is. Midden Delfland wordt daarbij meerdere malen als voorbeeld gebruikt. Stiltegebieden zouden volgens de insprekers ook daadwerkelijk stiltegebieden moeten blijven. Ook het effect van de geluidsoverlast op de beleving van stiltegebieden door recreanten wordt als aandachtspunt aangedragen. Daarbij zou niet alleen gekeken moeten worden naar cumulatieve waarden, maar ook naar de productie van geluid van individuele geluidsbronnen.

4.1.2 Geluidshinder - advies van de Commissie

De Commissie adviseert de door de Commissie Van Heijningen onderzochte oplossingsrichtingen / maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen duidelijk in de Nota van Antwoord te noemen en daarbij te vermelden wat de status van die oplossingsrichtingen / maatregelen is. De Commissie Van Heijningen heeft bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de reductie van grondgeluid, maar die blijken niet effectief dan wel niet wenselijk vanwege veiligheidsaspecten.

De door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegde uitvoering van een slaapverstoringsonderzoek is van groot belang. De Commissie adviseert hierbij een relatie te leggen met de uitkomsten van het onderzoek van de GGD Rotterdam.

In de omgeving van Rotterdam Airport zijn vele ruimtelijke ontwikkelingen gaande of gepland. De Commissie adviseert om de bewoners rond Rotterdam Airport duidelijk te maken hoe deze ontwikkelingen met elkaar samenhangen, wat de (juridische) status van deze ontwikkelingen is, hoe daar rekening mee is gehouden in de aanwijzingsprocedure voor Rotterdam Airport en wie verantwoordelijk is voor welke ontwikkeling.

De berekening van de geluidsbelasting rond Rotterdam en de daarvoor gehanteerde rekenmethodes en uitgangspunten is een complex onderwerp. Participanten hebben aangegeven dat bij de berekeningen piekbelastingen niet worden meegenomen en dat het gehanteerde begrip Ke-zone verouderd is en herzien moet worden. De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord duidelijk uit te leggen hoe de geluidsbelasting wordt berekend en hoe de piekbelasting daarbij een rol speelt. De Commissie adviseert verder in de Nota van Antwoord aan te geven dat als vliegtuigen in de toekomst minder stil zouden zijn dan nu in de berekeningen is meegenomen, er minder vliegtuigen worden geacomodeerd binnen de nieuwe geluidszone.

De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord aan te geven of en zo ja op welke wijze er bij de wijziging van de aanwijzing rekening is gehouden met stiltegebieden die in de omgeving van Rotterdam Airport zijn gelegen.

4.1.3 Geluidcumulatie - opmerkingen uit de zienswijzen

Een aanzienlijk deel van de ingediende zienswijzen richt zich op de verschillende bronnen van geluidsbelasting die gezamenlijk zouden moeten worden meegenomen bij de beoordeling van Rotterdam Airport. Het gaat hier om bestaande en toekomstige geluidsbronnen als de HSL en de plannen voor de A13/A16. Een punt met betrekking tot de HSL betreft cumulatie van geluid. Er lopen momenteel twee onderzoeken naar de werkelijke geluidsproductie van de HSL op het traject tussen Berkel en Bergschenhoek, omdat het vermoeden bestaat dat het werkelijke HSL-geluid meer bedraagt dan in het ontwerp was berekend. Daarom kan een betrouwbare geluidcumulatie pas bepaald worden nadat het werkelijke HSL-geluid is vastgelegd.

In de ingediende zienswijzen wordt aangegeven dat bij hinderaccumulatie voorbij wordt gegaan aan de onregelmatige intervallen van het geluid waarbij het geluid bij elke passage van een vliegtuig ook weer anders klinkt. Ook wordt de vraag gesteld hoe het zit met de cumulatie van geluidsbelastingen van verschillende bronnen in relatie tot Europese regelgeving.

4.1.4 Geluidcumulatie - advies van de Commissie

Cumulatie van geluidsbronnen in de Rotterdamse regio is een onderwerp waarover zowel tijdens de hoorzittingen als in de ingediende zienswijzen opmerkingen en vragen zijn gesteld. De bewoners hebben het idee dat er geen relaties worden gelegd tussen de grote ruimtelijke orderingsprojecten in de regio en vinden het moeilijk om te bepalen welke geluidsbronnen wel en welke niet worden meegenomen in de bepaling van de geluidcumulatie.

De Commissie adviseert een betere uitleg te geven hoe cumulatie is meegenomen en/of berekend in de procedure rond Rotterdam Airport, welke geluidsbronnen wel en welke niet zijn onderzocht bij de bepaling van de cumulatie en hierover duidelijk richting de bewoners in de Rotterdamse regio te communiceren. De Commissie adviseert daarbij te vermelden dat de huidige aanwijzingsprocedure gestart is onder de "oude"

wetgeving en dus ook volgens die wetgeving moet worden afgerond en wat dat voor gevolgen heeft gehad voor de bepaling van de geluidcumulatie. Verder adviseert de Commissie om de uitvoerbaarheid maatregelen, voorgesteld door de Commissie van Heijningen, die te maken hebben met geluidcumulatie, nadrukkelijk aan te geven en te beargumenteren. Daarbij zouden de voorstellen c.q. afspraken over het flankerend beleid, zoals aangegeven op pagina 27 van de Nota van Toelichting op het aanwijzingsbesluit, zo snel mogelijk ter hand moeten worden genomen.

4.2 Thema "ontwerpbesluiten en MER"

4.2.1 Inhoud van de ontwerpbesluiten en MER - opmerkingen uit de zienswijzen

Bijna een kwart van de ingediende zienswijzen bevat inhoudelijke opmerkingen dan wel vragen over de inhoud van de ontwerpbesluiten en het MER. Een aantal participanten geeft aan dat ze tegen een bepaald alternatief zijn, zoals alternatief 5. Anderen hebben bijvoorbeeld specifieke vragen over de gebruikte methoden, verzoeken om een uitbreiding van het aantal meetpunten in bepaalde gemeenten of uitvoering van het voorgestelde slaapverstoringsonderzoek.

In de zienswijzen wordt door participanten aangegeven dat het niet duidelijk is welke geluidscontouren van toekomstige, reeds geplande bronnen meegenomen zijn in de procedure, danwel waarom sommige van deze bronnen niet zijn meegenomen. Er is daardoor geen beeldvorming mogelijk over wat het geluid gaat betekenen voor de bewoners. Hierover is in paragraaf 4.1 al een advies gegeven.

Één van de zienswijzen gaat in op de werkzaamheden van de Commissie Van Heijningen. Afgevraagd wordt hoe deze commissie de hinder gaat terugdringen. Het is niet duidelijk hoe men dat wil doen en hoe de verschillende geschetste alternatieven zich tot elkaar verhouden.

4.2.2 Inhoud van de ontwerpbesluiten en MER - advies van de Commissie

Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat het voor een aanzienlijk deel van de participanten niet duidelijk is geworden waarom bepaalde alternatieven in het MER zijn opgenomen en uitgewerkt en hoe deze alternatieven een rol hebben gespeeld in de aanwijzingsprocedure. In het MER is de status van de verschillende onderzochte alternatieven aangegeven en in het ontwerpbesluit staat expliciet aangegeven welke variant de basis heeft gevormd voor het aanwijzingsbesluit. De Commissie adviseert deze aspecten in de Nota van Antwoord nogmaals (kort en bondig) aan te geven en uit te leggen waarom uiteindelijk variant 4c uiteindelijk is gekozen

De commissie adviseert de minister de Commissie Van Heijningen te verzoeken haar werkzaamheden voort te zetten en daarbij de relatie te leggen met het eerdere advies betreffende de Commissie Van Heijningen uit hoofdstuk 3 waarin wordt aangegeven duidelijk te communiceren over de status van de door deze commissie voorgestelde oplossingsrichtingen / maatregelen en welke rol de lokale overheden daarbij hebben.

4.2.3 Procedures - opmerkingen uit de zienswijzen

Een deel van de participanten (15%) heeft aangegeven moeite te hebben met de gevoerde procedure. Men heeft het over verschillende onderwerpen, zoals de rol van de overheid, de toegankelijkheid en

begrijpbaarheid van de documenten, of bijvoorbeeld de wijze waarop ze zelf of individuele gemeenten zijn betrokken bij het proces. Ook wordt er door participanten opmerkingen gemaakt over de toekomstige procedure ten aanzien van de handhaving. Het is voor hen onduidelijk op welke wijze de handhaving van de in de aanwijzing gestelde regels en afspraken zal worden uitgevoerd en het is daarnaast onduidelijk door welke partij dat dan gedaan zal worden.

In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat de overheid als onbetrouwbaar wordt beschouwd, onder één hoedje speelt met de exploitant van Rotterdam Airport en ingaat tegen eerdere toezeggingen. Participanten geven aan dat de wijziging veel ruimte biedt om de luchthaven nog intensiever te gebruiken dan in het wijzigingsverzoek is aangevraagd en dat er te weinig harde handhavinginstrumenten zijn om Rotterdam Airport te dwingen zich aan het wijzigingsbesluit te laten houden.

4.2.4 Procedures - advies van de Commissie

De Commissie is zich er van bewust dat de achtergronden voor de wijziging van het aanwijzingsbesluit en de procedure rond de vaststelling van het aanwijzingsbesluit een complex geheel is en vele vragen heeft opgeroepen. De Commissie adviseert daarom in de Nota van Antwoord in duidelijke en voor de "leek" begrijpbare bewoordingen uit te leggen wat de aanleiding is geweest voor het starten en doorlopen van de procedure en binnen welke juridische kaders dat moest geschieden (oude versus nieuwe wetgeving, beperkte handhavinginstrumenten), uit te leggen wat de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken overheden daarbij zijn (geweest) en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn (zoals de nieuwe aanwijzing in 2015 waarbij dan de nieuwe wetgeving van kracht is en de instelling van een CRO Rotterdam Airport).

Tevens adviseert de Commissie om duidelijk aan te geven wat de taken en verantwoordelijkheden van de op te richten CRO Rotterdam Airport zijn en wie in deze CRO zitting hebben.

De Commissie is van mening dat uitvoering van bovenstaande adviezen veel onbegrip en onvrede bij participanten en omliggende gemeenten weg kan nemen. Het vertrouwen in de betrokken overheden kan worden hersteld door burgers te wijzen op de mogelijkheden die de nieuwe wetgeving biedt voor de aanwijzing in 2015 (zoals bijvoorbeeld meer handhavingmogelijkheden) en op de mogelijkheden die zij krijgen om daar in te participeren.

4.3 Thema "waardedaling huizen en afname woongenot"

4.3.1 Waardedaling huizen en afname woongenot - opmerkingen uit de zienswijzen

De aspecten waardedaling huizen en afname woongenot hangen volgens de Commissie samen met verschillende andere aspecten die in de zienswijzen naar voren komen. Het gaat hier dan met name om geluidsoverlast, luchtverontreiniging en de cumulatie van verschillende milieubelastende aspecten. In de paragrafen waar deze aspecten worden behandeld, zijn adviezen opgenomen die nauw samenhangen met de aspecten waardedaling huizen en de afname van het woongenot.

Meer dan eenderde van de participanten (38%) geeft in de zienswijzen aan dat ze verwachten dat de waarde van hun huis zal dalen. Een deel van de participanten wil een financiële compensatie voor de verwachte waardedaling, een ander deel aanpassingen aan hun woningen om deze verwachte waardedaling tegen te gaan. De woningen zouden geïsoleerd moeten worden. Daarnaast zouden de

huizen voorzien moeten worden van mechanische ventilatie. De participanten menen recht te hebben op compensatie dan wel aanpassingen aan hun woningen omdat ze denken dat die binnen de 35 Ke-zone komt te liggen.

15% van de participanten geeft aan dat de wijziging van het aanwijzingsbesluit zal leiden tot een afname van hun woongenot. Participanten geven aan dat ze in een extreem zwaar belaste omgeving wonen en dat een extra belasting er niet meer bij kan. Toename van het aantal vliegbewegingen zal in hun ogen leiden tot negatieve gevolgen voor de gezondheid, de nachtrust en het woongenot van bewoners in de verre omtrek van Rotterdam Airport. Verder merken participanten op dat er in de huidige situatie minstens twee maal meer woningen zijn die meer ernstige hinder ondervinden dan dat er ooit (bij de oorspronkelijke besluitvorming) aanvaardbaar werd geacht. Participanten menen verder dat de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg en de (gedeeltelijke) verplaatsing van overheidsvluchten naar Rotterdam Airport niet mag leiden tot een verdere afname van woongenot van de omwonenden van Rotterdam Airport.

4.3.2 Waardedaling huizen en afname woongenot - advies van de Commissie

Volgens onderzoek door Adecs zou de wijziging van de 40 Ke-zone zoals voorgesteld in het ontwerp aanwijzingsbesluit, ertoe leiden dat, in vergelijking tot de huidige situatie, 6 woningen extra binnen die zone komen te liggen.

De Commissie adviseert om de resultaten van het Adecs-onderzoek naar het aantal woningen binnen de nieuwe 40 Ke-zone te verifiëren en hierover duidelijk te communiceren richting participanten.

De Commissie adviseert tevens, ter aanvulling van de adviezen in de paragraaf over geluidsoverlast en geluidscumulatie, het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchthavens binnen een half jaar na vaststelling van het aanwijzingsbesluit, toe te passen en uit te voeren op de woningen binnen de 40 Ke zone.

De Commissie adviseert de minister de op te richten CRO Rotterdam Airport te verzoeken om een uitvoeringsplan, inclusief voorstellen voor financiële onderbouwing, op te stellen voor de oplossingsrichtingen en maatregelen die door de Commissie Van Heijningen zijn aangegeven. Het gaat daarbij om de maatregelen die als reëel worden beschouwd maar nog niet zijn geïmplementeerd (bijvoorbeeld vanwege financiële aspecten).

De commissie is van mening dat de in het MER opgenomen kaart van de nieuwe 40 Ke-zone onvoldoende nauwkeurig is om precies aan te kunnen geven welke woningen binnen die zone liggen. Hierdoor kunnen er bij participanten verwachtingen worden gewekt die uiteindelijk op wettelijke basis niet ontvankelijk moeten worden verklaard. De resultaten van het Adecs-onderzoek naar het precieze aantal woningen in de nieuwe 40 Ke-zone zal geverifieerd moeten worden en hierover zal duidelijk gecommuniceerd moeten worden met betrokken bewoners.

De commissie is verder van mening dat het realiseren van (een deel van) de oplossingsrichtingen die door de Commissie Van Heijningen zijn voorgesteld, het woongenot van de bewoners rond Rotterdam Airport minder onder druk zet. Over de verdeling van de kosten van de realisatie van deze oplossingsrichtingen zullen harde afspraken gemaakt moeten worden tussen de betrokken partijen (exploitant Rotterdam Airport, ministeries van V&W en VROM, provincie, betrokken gemeenten en de Stadsregio Rotterdam).

4.4 Thema "handhaving en toelating"

In eerdere hoofdstukken is al een aantal adviezen opgenomen die betrekking hebben op de hieronder genoemde aspecten en zullen daarom hier niet herhaald worden.

4.4.1 Handhaving en toelating algemeen - opmerkingen uit de zienswijzen

Een aantal zienswijzen gaat in op de handhaafbaarheid van geluidscontouren en de noodzaak van het meten van deze contouren. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt verzocht (financiële) middelen ter beschikking te stellen om te komen tot een systeem van geluidsmetingen dat real time te volgen is en geluidsnormen op te stellen die met behulp van het betreffende systeem kunnen worden gemeten en gehandhaafd. De participanten verzoeken verder om het besluit onder de nieuwe Wet luchtvaart te plaatsen, omdat handhaving van de geluidscontouren daarin wettelijk gegarandeerd is

4.4.2 Handhaving en toelating algemeen - advies van de Commissie

De commissie adviseert de minister de nog op te richten CRO Rotterdam Airport te verzoeken een onderzoek te laten doen naar de financiële en technische haalbaarheid van een real-time systeem van geluidsmetingen.

4.4.3 Nachtvluchten - opmerkingen uit de zienswijzen

In een aantal zienswijzen wordt de wens uitgesproken dat Rotterdam Airport tussen 23:00 uur en 07:00 uur volledig gesloten blijft. De noodzaak van een regionaal vliegveld van nationale betekenis dat 's nachts open is wordt niet door iedereen begrepen. Volgens een aantal zienswijzen is de landelijke luchthaven (Schiphol) 's nachts prima bereikbaar.

Met betrekking tot de verwachte slaapverstoring wordt in verschillende zienswijzen erop gewezen dat deze berekeningen gebaseerd zijn op onderzoeken die rond Schiphol zijn uitgevoerd. Volgens de zienswijzen valt de situatie bij Schiphol om verschillende redenen niet goed te vergelijken met de situatie bij Rotterdam Airport. Er wordt dan ook in meerdere zienswijzen verzocht om op verschillende locaties uitgebreide slaapverstoringsonderzoeken uit te voeren. Voorgesteld wordt om de resultaten van een dergelijk nieuw slaapverstoringsonderzoek af te wachten en die mee te nemen in het aanwijzingsbesluit, in plaats van gebruik te maken van afgeleide gegevens.

Bij de uitvoering van slaapverstoringsonderzoeken wordt specifieke aandacht gevraagd voor de overlast die kinderen ervaren tijdens hun slaap. Zij liggen immers doorgaans vroeger op bed dan 23:00 uur.

Opvallend is dat in het MER geen rekening is gehouden met nachtvluchten door traumahelikopters van het Mobiel Medisch Team van het Erasmus MC. De luchtvaartwet biedt geen aanknopingspunten op basis waarvan zou kunnen worden verondersteld dat dan niet hoeft te worden voldaan aan de geluidsgrenswaarden. Ook zijn er geen bepalingen op grond waarvan een ontheffing kan worden verleend. Vanwege het maatschappelijke belang van de traumahelikopters dient, volgens een zienswijze, de structurele inzet van deze helikopters in de nachtelijke uren in het aanwijzingsbesluit te worden meegenomen.

4.4.4 Nachtvluchten - advies van de Commissie

De Commissie adviseert de minister van Verkeer en Waterstaat in de aanwijzing een inspanningsverplichting op te nemen om met andere departementen zo strikt mogelijke afspraken te maken ter voorkoming van vermijdbare overheids- en regeringsvluchten. De Commissie adviseert de minister daarbij duidelijk aan te geven waar de grenzen van zijn mogelijkheden liggen.

De Commissie adviseert de minister verder duidelijk richting burgers te communiceren waarom Rotterdam Airport (een deel van) de overheidsvluchten voor haar rekening neemt en dat zowel Schiphol als Eindhoven eveneens een substantieel aandeel van de overheidsvluchten afwikkelt.

De Commissie geeft ook het advies om in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wanneer het aangekondigde slaapverstoringsonderzoek wordt uitgevoerd, hoe de lokale overheden daarbij betrokken worden, wat de rol is van dit onderzoek en hoe er rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het onderzoek.

De Commissie adviseert in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven waarom de (nacht)vluchten van de traumahelikopter niet zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.

4.4.5 Vliegroutes - opmerkingen uit de zienswijzen

Ongeveer 20% van de indieners van zienswijzen geeft aan dat vliegroutes over woonwijken zoveel mogelijk vermeden moeten worden. In verschillende zienswijzen wordt gewezen op mogelijkheden om over akkerbouwgebieden te vliegen. Ook wordt de wens uitgesproken dat vliegcorridors in het aanwijzingsbesluit worden opgenomen, waarbij woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. Volgens één zienswijze is er al een vliegcorridor aan de zuidwest zijde van de landingsbaan ingesteld, ter beperking van de overlast voor bewoners van de deelgemeente Overschie. Door beter gebruik te maken van het Instrument Landing System (ILS) zou een vliegcorridor aan beide zijden van de start- en landingsbaan geëffectueerd kunnen worden. Daarnaast dient volgens één zienswijze ook rekening gehouden te worden met natuurlijke stiltegebieden.

In veel zienswijzen wordt het vermoeden uitgesproken dat een groot aantal vliegtuigen zich niet aan de vastgestelde vliegroutes houden. Men vraagt zich dan ook af in hoeverre er op een juiste manier gebruik wordt gemaakt van het (ILS), met name aan de zijde van Lansingerland. Ook wordt in één zienswijze opgemerkt dat met een toenemende nauwkeurigheid van het gebruik van de aanvliegeroutes er een concentratie van overlast optreedt voor betrokken bewoners. In de zienswijze wordt dan ook voorgesteld om deze betrokken bewoners te compenseren door het treffen van extra maatregelen.

In één zienswijze wordt de vrees uitgesproken dat een intensivering van het luchtverkeer tot gevolg heeft dat vliegroutes, die in de huidige situatie minder vaak worden gebruikt, in het vervolg ook intensiever zullen worden gebruikt, met de bijkomende toename van geluidsoverlast. De routes die met het oog op geluidshinder gunstiger gelegen zijn worden nu namelijk al dusdanig intensief gebruikt, dat verdere groei op die routes door de participant bijna niet mogelijk wordt geacht.

Niet alleen de routes die vliegtuigen gebruiken geven veel overlast; ook wordt geconstateerd dat veel vliegtuigen te laag overvliegen. Met name met betrekking tot de grotere vliegtuigen geeft dat veel geluidsoverlast. Men vraagt zich dan ook af in hoeverre de minimale vlieghoogte is vastgelegd.

Hoewel grotere toestellen meer geluid voortbrengen wordt geconstateerd dat zij zich beter aan de vliegroutes houden dan kleine vliegtuigen. Vanwege de voorspelbaarheid van de grote vliegtuigen worden zij volgens één zienswijze als minder overlastgevend ervaren dan de kleine vliegtuigen die op alle momenten van de dag en van alle richtingen aan komen vliegen. Kleinere vliegtuigen vliegen vaak 'op zicht' en gebruiken daarvoor onder andere daken van woningen als bakens, wat door de bewoners als zeer overlastgevend wordt ervaren. Het lijkt erop alsof sommige kleine vliegtuigjes gebruikt worden als stuntvliegtuig, waarbij zij de daken volgens een aantal bewoners erg dicht naderen. Niet bekend is of daar sancties op staan en op welke manier daarop wordt gecontroleerd en/of gehandhaafd. Controle op het uitwaaiëren van kleinere vluchten door middel van het Fanomos systeem heeft volgens één zienswijze geen zin, evenals het indienen van klachten omtrent geluidsoverlast door kleinere vliegtuigen.

4.4.6 Vliegroutes - advies van de Commissie

De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wat het effect is van toepassing van het tweede ILS op de aanvliegroutes en de geluidsc contouren en welke mogelijkheden hij heeft om de aanvlieg- en vertrekroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegroutes boven verderweg gelegen gebieden. De minister zou daarbij ook moeten aangeven welke mogelijkheden de nieuwe wetgeving meer biedt dan de wetgeving die op dit aanwijzingsbesluit van kracht is en hoe hij daarmee om zal gaan als in 2015 een nieuwe aanwijzingsprocedure wordt gestart.

4.4.7 Type vliegtuigen - opmerkingen uit de zienswijzen

Ongeveer 14% van de participanten geeft aan dat sommige vliegtuigen aanmerkelijk meer geluid maken dan andere. Kleine (commerciële) vliegtuigen worden over het algemeen als stiller ervaren dan grotere vliegtuigen, zoals die van het type Boeing 737. Vrachtvliegtuigen kunnen volgens sommigen een 'angstaanjagend' geluid voortbrengen. In het ontwerpbesluit wordt over de verschillende typen vliegtuigen niet gesproken.

Sportvliegtuigjes geven veel overlast, met name in het weekend. Participanten vragen zich af of er geen geluidempers op de motoren van deze vliegtuigen gemonteerd kunnen worden of dat de starts en landingen van dit type vliegtuigen niet verplaatst kunnen worden naar de Maasvlakte. Er wordt verder verzocht geen sport- en lesvluchten na 19.00 uur uit te voeren.

In één zienswijze wordt gerefereerd aan het rapport 'Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot vigerende natuurwetgeving', waarin staat vermeld dat zo'n 80% van het aantal vliegtuigbewegingen in de kleine burgerluchtvaart niet behoort tot de categorie stille vliegtuigen. Er wordt daarom opgeroepen tot het vaststellen van een norm voor het toestaan van een maximale geluidsbelasting voor kleine toestellen, waardoor een bijdrage geleverd kan worden aan de vermindering van de geluidsoverlast.

Niet helemaal duidelijk is wat er onder 'grotere vliegtuigen' zou moeten worden verstaan en om hoeveel grote vliegtuigen het nu eigenlijk gaat. In het ontwerp aanwijzingsbesluit wordt vermeld dat grotere moderne vliegtuigen minder geluid maken, maar door één participant wordt opgemerkt dat de geluidsoverlast wel toeneemt wanneer deze vliegtuigen lager overvliegen. De opmerking in het MER dat vliegtuigen veel stiller zijn geworden wordt in één zienswijze verworpen, omdat 'stil' een zeer relatief begrip is en in de ogen van de participant slechts in de avondlijke uren op bepaalde dagen maximaal twee, wat stillere vliegtuigen

passeren. Volgens dezelfde zienswijze is de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen, inclusief het toelaten van zwaardere toestellen, "redelijkerwijs niet meer uit te leggen".

Strengere regels zouden moeten worden opgesteld voor oudere vliegtuigen, zoals die van het type Fokker F-50, die soms erg laag overvliegen en relatief veel lawaai maken. Daarnaast wordt opgemerkt dat met het steeds uitbreiden van de toegestane geluidsproductie de 'incentive' tot modernisering van de vloot wordt weggenomen, terwijl de uitbreiding van de capaciteit van Rotterdam Airport door die modernisering, evenals het gebruik van kleinere, stillere vliegtuigen, gecompenseerd zou kunnen worden.

De in het MER beschreven alternatieven 4b en 4c, met een toevoeging van ruimte voor overheidsvluchten, laat volgens één zienswijze ook ruimte voor militaire vluchten. Volgens een andere zienswijze zou op grond van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) geen verband mogen worden getrokken tussen de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg en het accommoderen van militaire vliegtuigen op Rotterdam Airport. Van het gebruik van Rotterdam Airport door militaire vliegtuigen, naar aanleiding van de sluiting van vliegveld Valkenburg, zou volgens een aantal zienswijzen dan ook geen sprake mogen zijn.

4.4.8 Type vliegtuigen - advies van de Commissie

De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord aan te geven hoe bij de berekeningen van de geluidsbelasting de verschillende typen vliegtuigen zijn meegenomen, wat verstaan wordt onder "grotere" en "stillere" vliegtuigen en waarom de combinatie van grotere toestellen, andere vlootsamenstelling en technische vooruitgang per saldo (in de toekomst) zal leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast.

Daarnaast adviseert de Commissie in de Nota van Antwoord ook aan te geven waarom kleine luchtvaart (o.a. de sportvliegtuigen) niet is meegenomen bij de berekeningen van de geluidsbelasting.

De Commissie adviseert de minister ook duidelijkheid te scheppen over de wijze van handhaving in relatie tot vlootsamenstelling.

De Commissie adviseert tevens aan te geven welke militaire vluchten gebruik kunnen maken van Rotterdam Airport.

4.5 Thema "luchtkwaliteit, gezondheid en veiligheid"

4.5.1 Luchtkwaliteit - opmerkingen uit de zienswijzen

In de zienswijzen geven zo'n 12 % van de participanten aan dat de wijziging van de aanwijzing van Rotterdam Airport zal leiden tot een verdere aantasting van de luchtkwaliteit en het milieu. Het MER noemt het economisch een belangrijke reden voor verandering van de aanwijzing. Het is voor veel mensen niet duidelijk waarom dat economische belang zwaarder weegt dan milieubelangen. Volgens één zienswijze zou het meest milieuvriendelijke alternatief de sluiting van Rotterdam Airport zijn, al wordt ook erkend dat dat niet aan de orde is.

Opgemerkt wordt dat een groot deel van het Schiebroekse park ten onrechte is gekapt, omdat abusievelijk is uitgegaan van een hellingsvlak van 1,2% in plaats van het geldende 2,0% volgens het Verdrag van Chicago. Voorgesteld wordt dat Rotterdam Airport een inspanningsverplichting op zich neemt om de extra

milieuoverlast op een passende manier te compenseren, bijvoorbeeld door (financieel) mee te werken aan een goed inpassing van de A13/A16.

Een aantal zienswijzen refereert naar zowel mondiaal als regionaal klimaatbeleid. Er worden veel inspanningen verricht om klimaatveranderingen een positieve wending te geven. Volgens een aantal participanten staat een uitbreiding van de capaciteit van Rotterdam Airport daar haaks op. Volgens een participant dient niet alleen lokaal gedacht te worden, maar ook rekening gehouden te worden met de globale context.

Volgens de wet wordt op vliegvelden niet getoetst aan grenswaarden van luchtkwaliteit, wat volgens één zienswijze ook slecht is voor het grondpersoneel. De opmerking in het MER dat de luchthaven na de nieuwe aanwijzing geen ongunstigere invloed zal hebben op de luchtkwaliteit is volgens de participant niet gestoeld op voldoende gegevens, omdat die simpelweg ontbreken.

Er wordt in het MER geen aandacht geschonken aan de mogelijkheid van een intensivering van het gebruik van de HSL, waardoor meer mensen op een efficiëntere manier gebruik zouden kunnen maken van de vluchten van en naar Schiphol. In één zienswijze wordt de vraag gesteld dat, gezien de positieve invloed van de nieuwe aanwijzing op de economie, wat een uitbreiding van het aantal banen op Rotterdam Airport en een intensiever gebruik van het (openbaar) vervoer in de regio daardoor, voor effecten heeft op het milieu.

4.5.2 Luchtkwaliteit - advies van de Commissie

Volgens het MER zal een uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen op Rotterdam Airport een zeer beperkte invloed hebben op de luchtkwaliteit, gezien het feit dat vliegtuigen steeds schonere motoren krijgen. Deze effecten zijn berekend aan de hand van verschillende gegevens. Uit die berekeningen blijkt volgens het MER dat vrijwel overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Uit een aantal zienswijzen blijkt echter dat omwonenden fysieke klachten aan een slechte luchtkwaliteit toeschrijven. De Commissie adviseert dan ook om in de aanwijzing enerzijds op te nemen in hoeverre er volgens de beschikbare gegevens sprake zou kunnen zijn van fysieke klachten wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, en anderzijds op te nemen dat de luchtkwaliteit in de praktijk periodiek dient te worden gemeten op locaties waar klachten voorkomen. De Commissie adviseert dat in de aanwijzing wordt opgenomen welke maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat er sprake is van forse overschrijdingen van de hoeveelheid toegestane schadelijke stoffen in de lucht.

4.5.3 Gezondheid - opmerkingen uit de zienswijzen

Ongeveer 10% van de participanten geeft aan dat de overvliegende vliegtuigen van invloed zijn op hun gezondheid. Men wil graag weten wat de effecten van de aanwijzing zullen zijn op de gezondheid van volwassenen, jongeren en kinderen. Ook vraagt men zich af waarom de economische belangen zwaarder lijken te wegen dan de gezondheid van omwonenden.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het effect van nachtvluchten op de gezondheid en de leerprestaties van kinderen. Bij slaapverstoringsonderzoeken wordt uitgegaan van vluchten die plaatsvinden tussen 23:00 uur en 07:00 uur. Kinderen liggen gemiddeld echter veel eerder op bed. Niet bekend is in hoeverre zij last hebben van overvliegende vliegtuigen tijdens hun slaap en welke effecten dat heeft op (bijvoorbeeld) hun gezondheid en leerprestaties. Van de minister wordt door een participant dan

ook verlangd dat in vervolgende slaaponderzoeken ook de periode tussen 19:00 uur en 23:00 uur wordt meegenomen.

De omvang van de effecten van nachtvluchten op de gezondheid is afgeleid uit gegevens die elders, onder andere omstandigheden, zijn verkregen. Tot nu toe is er geen regionale peiling geweest naar de werkelijke slaapverstoring. Bij de opzet van het door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegde slaapverstoringsonderzoek zou het exacte aantal vluchten per tijdperiode dat over de omliggende woongebieden landt en opstijgt, samen met gegevens over het exact geproduceerde geluid, moeten worden betrokken.

Onderscheid wordt gemaakt tussen directe en indirecte gevolgen op de gezondheid. Een belangrijk indirect gevolg is het feit dat de nachtrust ernstig wordt verstoord door overvliegende vliegtuigen. Klachten die mensen daardoor ervaren zijn slapeloosheid, stress en overige lichamelijke klachten. Directe gevolgen met betrekking tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bestaan volgens een aantal participanten uit chronische aandoeningen aan de luchtwegen. In één van de zienswijzen wordt geëist dat de minister erkent dat slapeloosheid door geluidsoverlast, geproduceerd door vliegtuigen, schadelijk is voor de gezondheid, wat volgens een participant al wetenschappelijk is bewezen. Daarnaast wordt gevraagd of de minister wil besluiten dat DCMR en Rotterdam Airport jaarlijks rapporten uitbrengen met betrekking tot het aantal vluchten en de hoeveelheid geluid die daarbij geproduceerd wordt (boven Schiedam).

Volgens één van de zienswijzen hebben VROM en VenW tegenstrijdige belangen. VROM brengt namelijk rapporten uit met betrekking tot de gezondheid van mensen, terwijl V&W Rotterdam Airport verder wil uitbreiden.

4.5.4 Gezondheid - advies van de Commissie

De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord te verwijzen naar de Nota van Toelichting op het ontwerp wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport waarin is aangegeven dat hij in overleg met de bestuurlijke partners in de regio en met Rotterdam Airport een afsprakenkader, in de vorm van een convenant, zal vaststellen, teneinde zoveel als mogelijk aan de wens tegemoet te komen om het nachtelijk gebruik te beperken. De Commissie adviseert tevens om met de bestuurlijke partners een termijn af te spreken waarbinnen dat convenant moet zijn opgesteld.

Verder adviseert de Commissie in de Nota van Antwoord vast te leggen wanneer het slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd gaat worden, wat de reikwijdte hiervan is en wat er met de resultaten gedaan zal worden in het vervolgtraject. Daarbij dient volgens de Commissie in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de effecten van nachtelijk geluidsoverlast op de gezondheid en leerprestaties van kinderen. De Commissie stelt dan ook voor dat het slaapverstoringsonderzoek ook de periode tussen 19.00 uur en 23.00 uur bestrijkt. Tevens sluit de commissie zich aan bij het advies als genoemd in het MER, dat in een evaluatieprogramma wordt opgenomen, dat op gezette tijden het onderzoek naar de slaapverstoring wordt herhaald.

4.5.5 Veiligheid - opmerkingen uit de zienswijzen

In 6% van de zienswijzen wordt de zorg uitgesproken dat een uitbreiding van het aantal vluchten op Rotterdam Airport automatisch een verhoging van het veiligheidsrisico inhoudt. Dat risico kan voortkomen uit storingen, menselijke fouten, terrorisme en natuurverschijnselen.

De opmerking in het MER dat met de nieuwe aanwijzing het risico op een ongeval met veel slachtoffers 35% lager uitvalt dan onder de huidige omstandigheden het geval is, wordt door een participant aangeduid als naïef en onverantwoordelijk. Meer vluchten met zwaardere vliegtuigen betekent nu eenmaal een hoger risico op ongevallen met veel slachtoffers. In een andere zienswijze wordt voorgesteld om de uitkomsten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, naar aanleiding van de vliegtuigramp bij Schiphol in februari 2009, te betrekken in de besluitvorming, met name vanwege de laag overvliegende vliegtuigen boven de woonkern van Bergschenhoek.

Eén participant koppelt de veiligheid aan de aanvliegeroutes die vliegtuigen hanteren. Het is veiliger als vliegtuigen al op grotere hoogte recht voor de landingsbaan gepositioneerd zijn dan wanneer zij op lage hoogte nog moeten corrigeren. Het zou daarom beter zijn om de bocht naar rechts er hoogte van Moerkapelle te nemen.

Ten slotte wordt in een zienswijze aandacht gevraagd voor het feit dat een uitbreiding van het aantal vliegtuigen ook zal betekenen dat er meer kerosine over de weg zal moeten worden vervoerd, met de nodige risico's tot gevolg. Extra voorzieningen daaromtrent zouden volgens de participant op kosten van Rotterdam Airport moeten worden gerealiseerd.

4.5.6 Veiligheid - advies van de Commissie

De ongevalrisico's zijn berekend aan de hand van relatief complexe berekeningen die voor de meeste mensen niet te begrijpen zijn en participanten maken zich daardoor zorgen over de veiligheidssituatie. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven hoe en welke berekeningen zijn uitgevoerd voor het bepalen van de externe veiligheid in de nieuwe situatie en uit te leggen waarom het ongevalrisico in de nieuwe situatie, met meer vliegbewegingen, lager is dan in de huidige situatie.

Vooralsnog zijn er geen vaste aanvliegeroutes. Alleen bij de regulatie van het laatste deel van de landing speelt het ILS-systeem een rol. Met betrekking tot de aanvliegeroutes adviseert de Commissie te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om aanvlieghoogten en –routes verder vast te leggen zodat daarop ook gehandhaafd kan worden.

De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord aan te geven op welke wijze de aanvoer van kerosine georganiseerd wordt om risico's zo veel mogelijk te beperken.

Bijlage 1 - Samenstelling Commissie 21 Rotterdam Airport

Voorzitter:	dhr. F.D. van Heijningen	Provincie Zuid-Holland
Secretaris	dhr. J. van Zalinge	Provincie Zuid-Holland
Overige leden:	Provincie Zuid-Holland	mevr. M.J.C. Fles, ambtenaar
	Gemeente Capelle aan den IJssel	dhr. B.J. Eerdmans, wethouder
	Gemeente Delft	mevr. L. Merx, wethouder dhr. A.J. Vixseboxse, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Lansingerland	dhr. N.A. Boedhoe, wethouder dhr. P.B.J. van Diepen, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Midden-Delfland	mevr. A.A. van den Heuvel, wethouder
	Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel	dhr. S. van Loon, wethouder dhr. W. Janse, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Pijnacker-Nootdorp	dhr. L. Suijker, wethouder
	Gemeente Rotterdam	dhr. L.M.M. Bolsius, wethouder dhr. J. de Haas, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Rotterdam, deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek	mevr. L.M.M. Bekedam, wethouder
	Gemeente Schiedam	dhr. Y.J. Haan, wethouder dhr. J.J. van Gestel, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Vlaardingen	dhr. J.L. Robberegt, wethouder dhr. K.W. Blumenstock, bewonersvertegenwoordiger
	Gemeente Zeehuizen-Moerkapelle	mevr. M.C.B. te Meij - de Laat, wethouder dhr. J.J.L. Staal, bewonersvertegenwoordiger
	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	mevr. F.J.A. Buitenhuis dhr. F.J.A. Timmermans
	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer	mevr. C.J.M.J. Grootsholten

De Commissie is in haar werkzaamheden bijgestaan door ambtelijke vertegenwoordigers van de bovengenoemde organisaties.

Bijlage 2 - Analyse zienswijzen op de ontwerpbesluiten en MER Luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Deze bijlage is separaat bijgevoegd.

Bijlage 3 - Zienswijzen op de wijziging aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Deze bijlage, met daarin opgenomen de twee verslagen van de hoorzittingen, is separaat bijgevoegd.

Bijlage 4 - Begrippenlijst

Zienswijze

De mondelinge dan wel schriftelijke reactie die een persoon of organisatie heeft ingediend op de ter inzage gelegde ontwerpbesluiten en MER (met bijlagen), conform afdeling 3.4 Awb openbare voorbereidingsprocedures en artikel 21 Luchtvaartwet

Participant

De persoon of organisatie die een schriftelijke dan wel mondelinge zienswijze heeft ingediend.

"De Commissie"

In dit advies wordt "de Commissie" gebruikt als afkorting van "de Commissie 21 Rotterdam Airport". De namen van andere commissies worden niet afgekort.

CRO

Commissie Regionaal Overleg

Nota van Antwoord

De door het ministerie van V&W op te stellen document waarin alle zienswijzen worden behandeld

CPP

Het Centrum Publieksparticipatie

Kosteneenheid Ke

Eenheid om de geluidsbelasting rond vliegvelden te berekenen. De Kosteneenheid heeft alleen betrekking op de grote luchtvaart

20 Ke zone

20 Ke komt overeen met 10% ernstig gehinderden. In de regio Rotterdam is afgesproken dat binnen de 20 Ke zone in principe geen nieuwbouw van woningen meer plaatsvindt, tenzij deze nieuwbouw is opgenomen in het structuurplan RR2020 (Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam)

35 Ke zone

35 Ke komt overeen met 25% ernstig gehinderden. Binnen de 35 Ke zone mogen wettelijk geen nieuwe woningen worden gebouwd, behoudens enkele zeer specifieke uitzonderingen

40 Ke zone

Binnen de 40 Ke zone moeten woningen geïsoleerd worden op kosten van de luchthaven

Bijlage 3. Nota van antwoord: Overwegingen bevoegd gezag zienswijzen en advies Commissie 21

A. Gevolgen huis

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
7, 17, 21, 26, 35, 41, 42, 44, 46, 47, 57, 58, 63	1.	1. Volgens onderzoek door Adecs zou de wijziging van de 40Ke-zone zoals voorgesteld in het ontwerp aanwijzingsbesluit ertoe leiden dat, in vergelijking tot de huidige situatie, 6 woningen extra binnen die zone komen te liggen. De Commissie adviseert om de resultaten van het Adecs-onderzoek naar het aantal woningen binnen de nieuwe 40Ke-zone te verifiëren en hierover duidelijk te communiceren richting participanten.	1. Het advies van de Commissie is overgenomen met het volgende resultaat. Voor wat betreft de 40Ke-zone en het aantal te isoleren woningen: conform hetgeen is opgenomen in het Ontwerp Besluit, pag. 35, derde bullet, moeten 6 extra woningen worden geïsoleerd. In alternatief 1 (het referentiealternatief) liggen volgens het woningbestand 39 woningen in de 40Ke contour. Met de keuze voor alternatief 4c (het voorkeursalternatief) is deze (bestaande) contour van vorm/omvang veranderd, waardoor er in totaal 45 woningen volgens het woningbestand in de 40Ke contour liggen. Deze verschuiving van de contour verklaart de '6' extra woningen die geïsoleerd moeten worden.
	2.	2. De commissie is van mening dat de in het MER opgenomen kaart van de nieuwe 40Ke-zone onvoldoende nauwkeurig is om precies aan te kunnen geven welke woningen binnen die zone liggen.	2. De kaart die in het MER is gebruikt kan vanwege de beperkte omvang niet duidelijk genoeg weergeven welke woningen precies in de 40Ke-zone vallen. Om dit nauwkeurig te bepalen is door middel van specifieke software onderzocht of (de coördinaten van) een woning binnen deze contour ligt.
	3. Meer dan een derde van de participanten (38%) geeft in de zienswijzen aan dat ze verwachten dat de waarde van hun huis zal dalen. Een deel van de participanten wil een financiële compensatie voor de verwachte waardedaling, een ander deel aanpassingen aan hun woningen om deze verwachte waardedaling tegen te gaan. De woningen zouden geïsoleerd moeten worden. Daarnaast zouden de huizen voorzien moeten worden van mechanische ventilatie. De participanten menen	3. Hierdoor kunnen er bij participanten verwachtingen worden gewekt die uiteindelijk op wettelijke basis niet ontvankelijk moeten worden verklaard. De resultaten van het Adecs-onderzoek naar het precieze aantal woningen in de nieuwe 40Ke-zone zal geverifieerd moeten worden en hierover zal duidelijk gecommuniceerd moeten worden met betrokken bewoners.	3. Zie reactie antwoord 1 en 2. Op elk ander verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is conform art. 17 van de vigerende aanwijzing de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

	recht te hebben op compensatie dan wel aanpassingen aan hun woningen omdat ze denken dat die binnen de 35Ke-zone komt te liggen.		
	4.	4. De Commissie adviseert tevens, ter aanvulling van de adviezen in de paragraaf over geluidsoverlast en geluidcumulatie, het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchthavens binnen een half jaar na vaststelling van het aanwijzingsbesluit, toe te passen en uit te voeren op de woningen binnen de 40Ke zone.	4. Het besluit Geluidsbelasting Grote Luchthavens wordt toegepast door middel van de WRO aanwijzingen die door de Minister van Volkhuysvesting, ruimtelijke Ordening en Milieu worden vastgesteld.
	5.	5. De Commissie adviseert de minister de op te richten CRO Rotterdam The Hague Airport te verzoeken om een uitvoeringsplan, inclusief voorstellen voor financiële onderbouwing, op te stellen voor de oplossingsrichtingen en maatregelen die door de Commissie Van Heijningen zijn aangegeven. Het gaat daarbij om de maatregelen die als reëel worden beschouwd maar nog niet zijn geïmplementeerd (bijvoorbeeld vanwege financiële aspecten).	5. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal het uitvoeringsplan, inclusief voorstellen voor financiële onderbouwing in gezamenlijkheid met de betrokken partijen opstellen. Het ambtelijk overleg hierover is gepland. Vervolgens zal de Minister van Verkeer en Waterstaat er op toezien dat het uitvoeringsplan conform afspraken in uitvoering wordt gebracht. De Commissie Regionaal Overleg zal conform RBML wetgeving starten na inwerkingtreding van het omzettingsbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Voor deze commissie moeten nog nadere regels worden uitgewerkt voor wat betreft taak, samenstelling en werkwijze. Aangezien deze regels nog niet zijn vastgesteld, wil het bevoegd gezag hier nog niet op vooruitlopen. Voor meer informatie over de afspraken in het Van Heijningenproces wordt verwezen naar pag. 23 van het Ontwerp Besluit.
	6. Wij willen een tegemoetkoming in de kosten voor geluidsoverlast beperkende maatregelen: bijvoorbeeld door onze in de gevel geïntegreerde ventilatieroosters om te bouwen naar gecombineerde ventilatie/suskasten.		6. Voor woningen binnen de 40Ke-zone is wettelijk vastgelegd dat deze woningen in verband met geluidhinder door vliegverkeer in aanmerking komen voor geluidsisolatie. Indien een woning binnen de 40Ke-zone valt, dan zijn de kosten voor geluidsisolatie voor het

			<p>Rijk. Buiten de 40Ke-zone geldt geen vergoeding op grond van wettelijke bepalingen.</p> <p>Op elk ander verzoek tot vergoeding van schade ten gevolge van dit besluit is conform art. 17 van de vigerende aanwijzing de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.</p>
	<p>7. Wij geven u de overweging de mogelijkheid te bekijken om bewoners schadeloos te stellen door een gelijkwaardige woning in bewoonbaar gebied aan te bieden. Ook geluidwerende voorzieningen aan de woning met luchtbehandeling kan als alternatief worden aangeboden.</p>		<p>7. Zie reactie antwoord 6.</p>
	<p>8. (62 eensluitende reacties) Mijn woning (aan de Lindesingel/Plataanweg te Rotterdam) bevindt zich tot op heden net buiten de 35Ke-zone. Als de aanwijzing volgens alternatief 4c van kracht wordt, komt de woning binnen de 35Ke-zone te liggen. Deze grens van de 35Ke-zone is van groot belang en zal ook bij de herziening van de bestemmingsplannen vastgelegd worden. Dit betekent dat onze woning niet meer (aan)gebouwd mag worden en dat specifieke geluidsisolatie aangebracht dient te worden. Alternatief 1 moet gehandhaafd blijven. Als alternatief 4c toch van kracht wordt, dan moet de woning op kosten van Rotterdam The Hague Airport geïsoleerd worden volgens de geldende richtlijnen. Bovendien zal de woning mechanisch geventileerd moeten worden.</p>		<p>8. Zie reactie antwoord 6.</p>
	<p>9. (62 eensluitende reacties) De waarde van mijn huis daalt ten gevolge van de verruiming van de 35Ke-zone. Die waarde</p>		<p>9. Zie reactie antwoord 6.</p>

	moet in contanten aan de huidige eigenaar(s) worden uitgekeerd op het moment dat de beoogde aanwijzing van kracht wordt.		
--	--	--	--

B. Geluidhinder

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies CIE21	Reactie bevoegd gezag
2, 4, 6, 12, 13, 14, 16, 20, 22, 24, 25, 30, 31, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 51, 53, 57, 58, 59, 60, 62, 65, 67, 68, 70, 71	10. Meer dan 30% van de participanten heeft in de zienswijzen aangegeven dat zij bezwaar hebben tegen de wijziging van het aanwijzingsbesluit vanwege de geluidstoename. Een aanzienlijk deel van deze participanten geeft aan dat ze nu (toenemend) geluidsoverlast ervaren. Betrokkenen vinden dat de overlast zo veel mogelijk voorkomen moet worden door het nemen van verschillende maatregelen zoals het gebruik van geluidsarme motoren en het sneller laten stijgen van vliegtuigen.	10. De Commissie adviseert de door de Commissie Van Heijningen onderzochte oplossingsrichtingen / maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen duidelijk in de Nota van Antwoord te noemen en daarbij te vermelden wat de status van die oplossingsrichtingen / maatregelen is. De Commissie Van Heijningen heeft bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de reductie van grondgeluid, maar die blijken niet effectief dan wel niet wenselijk vanwege veiligheidsaspecten.	10. Vanwege de zorgen van de regio Rotterdam over de (toenemende) geluidsbelasting van vliegverkeer in de nacht hebben de ministers van VenW en VROM de Gedeputeerde van Heijningen van Zuid Holland gevraagd te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn om de geluidshinder te beperken en die op draagvlak in de regio kan rekenen. In gezamenlijkheid hebben de provincie Zuid Holland en de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, o.l.v. Gedeputeerde Van Heijningen, een rapportage opgesteld waarin zij advies geven over 16 uiteenlopende oplossingsrichtingen die mogelijk kunnen worden ingezet om de geluidshinder te beperken. Deze oplossingsrichtingen zijn: <u>Verminderen aantal vliegbewegingen in de nacht:</u> 1: Terugdringen vertraging lijnvluchten status: uitgevoerd door middel van intensief overleg met de luchtvaartmaatschappijen. 2: Beperken zakenvluchten die 's nachts moeten uitwijken naar Rotterdam The Hague Airport status: moet nader bekeken worden 3: Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud status: onderzocht, maar niet haalbaar gebleken omdat dit per saldo geen voordeel op het gebied van hinderbeperking zal opleveren 4: Mogelijkheden beperking nachtgebruik status: moet nader bekeken worden

			<p>5: Verhogen toeslagen periode 23.00-07.00 uur status: in uitvoering sinds 2008, laatste stap april 2010</p> <p><u>Verminderen geluidsbelasting</u></p> <p>6: Microklimaat status: onderzoek is toegezegd, een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) zal het onderzoek uitvoeren</p> <p>7: Aanpassen vliegprocedure status: onderzoek is toegezegd, een terzake deskundig instituut (zoals LVNL of NLR) zal het onderzoek uitvoeren</p> <p>8: Beperken grondgeluid status: onderzoek is toegezegd, Rotterdam The Hague Airport is gevraagd de optimale oplossingrichting hiervoor te laten onderzoeken en de effectiviteit te toetsen.</p> <p>9: Verminderen Reverse Thrust status: Onderzocht, maar uitvoering niet mogelijk vanuit veiligheidsoverwegingen</p> <p>10: Taxiën met minder motoren status: onderzocht, maar uitvoering niet mogelijk vanuit veiligheidsoverwegingen</p> <p>11: Discrimineren naar geluidsniveau status: uitgevoerd via tariefstelling carriers</p> <p><u>Verbeteren meet/monitoringssysteem</u></p> <p>12: Nieuwe meet en rekensysteem geluidsbelasting status: onderzoek voor lange termijn</p> <p>13: Monitoren geluidsbelasting en communicatie daarover met omgeving. Status: gebeurt m.b.v. CMLR</p> <p><u>Flankerend beleid</u></p> <p>14: Flankerend beleid- hinderbeperkende maatregelen status: Minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd dit blijvend te onderzoeken</p> <p>15: Flankerend beleid – OV-ontsluiting</p>
--	--	--	--

			<p>status: shuttle Randstadrail per december 2009 in gebruik</p> <p>16: Flankerend beleid – Communicatie status: Periodieke uitwisseling van voortgangsinformatie en ideeën. De CMLR en later de nieuwe Commissie Regionaal Overleg (CRO), die na vaststelling van het omzettingsbesluit Rotterdam the Hague Airport zal starten, zal hier een belangrijke rol in vervullen.</p> <p>De Minister van Verkeer en Waterstaat zal het uitvoeringsplan, inclusief voorstellen voor financiële onderbouwing in gezamenlijkheid met de betrokken partijen opstellen. Het ambtelijk overleg hierover is gepland. Vervolgens zal de Minister van Verkeer en Waterstaat er op toezien dat het uitvoeringsplan conform afspraken in uitvoering wordt gebracht.</p>
	<p>11. In een van de zienswijzen wordt ingegaan op het lawaai van vliegtuigen op de grond. Hierover is niets geregeld in de wijziging van de aanwijzing voor Rotterdam The Hague Airport. Volgens een uitspraak van de Raad van State diende dit in de toenmalige Hinderwet te worden opgenomen. De participant vraagt zich af in welke vergunning of besluit dit geregeld wordt.</p>	<p>11. De Commissie adviseert de door de Commissie Van Heijningen onderzochte oplossingsrichtingen/maatregelen om de geluidsbelasting te verminderen duidelijk in de Nota van Antwoord te noemen en daarbij te vermelden wat de status van die oplossingsrichtingen/maatregelen is. De Commissie Van Heijningen heeft bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de reductie van grondgeluid, maar die blijken niet effectief dan wel niet wenselijk vanwege veiligheidsaspecten.</p>	<p>11. In de huidige luchtvaartwet die ten grondslag ligt aan het aanwijzingsbesluit van Rotterdam the Hague Airport wordt het grondgeluid dat geproduceerd wordt door taxiënd en stilstaand verkeer niet meegenomen. Dit is conform het wettelijk vastgestelde berekeningsvoorschrift. Overig grondgeluid met betrekking tot landend en startend verkeer is conform wetgeving wel in de MER berekeningen meegenomen.</p> <p>Ten aanzien van grondgeluid is in het advies van Commissie van Heijningen betreffende hinderbeperkende maatregelen opgenomen dat er onderzoek moet worden gedaan naar de effectiviteit van maatregelen om grondgeluid te beperken. Rotterdam The Hague Airport zal hiervoor de optimale oplossingsrichting onderzoeken en de effectiviteit toetsen en zodra deze informatie beschikbaar is rapporteren aan CMLR.</p> <p>Zie reactie antwoord 10.</p>

	12. In 4 zienswijzen wordt gesteld dat de geluidsoverlast toeneemt omdat de geluidscontour groter wordt. Er wordt verzocht om de geluidsoverlast te verminderen.		12. Het is correct dat de nieuwe Ke-zone tot gevolg heeft dat het aantal gehinderden iets toeneemt, echter de nieuwe Ke-zone past binnen de zoneringscontouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein. Middels het Advies van de Commissie van Heijningen en de verschillende oplossingsrichtingen zal het Rijk samen met alle betrokken partijen de geluidshinder zo veel mogelijk proberen te beperken.
	13. Verder zou er geen rekening zijn gehouden met de uitkomsten van twee externe onderzoeken, één in opdracht van de GGD-Rotterdam en één in opdracht van Awareness. Uit het onderzoek van de GGD-Rotterdam blijkt dat 12% van de mensen in Schiedam Noord ernstige hinder ondervindt. Op pagina 13 van het MER is op basis van studies te lezen dat 10% van de mensen in de 20 Ke contour ernstige hinder ondervindt. De 20 Ke contour ligt over Schiedam. In Schiedam wonen 30.000 mensen binnen de 20 Ke zone, zodat dus 3.000 mensen ernstige hinder ondervinden.	13. De door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegde uitvoering van een slaapverstoringsonderzoek is van groot belang. De Commissie adviseert hierbij een relatie te leggen met de uitkomsten van het onderzoek van de GGD Rotterdam.	13. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in het kader van de evaluatie van het MER, toegezegd in overleg en samen met betrokken partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex post belevingsonderzoek uit te voeren toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. Het gaat er dan om de belevingseffecten vast te stellen die optreden van het luchtverkeer na inwerkingtreding van de nieuwe aanwijzing op basis van de feitelijk gerealiseerde contour. Waar mogelijk kan de ontwikkeling worden gerelateerd aan andere gegevens over belevingseffecten zoals bijvoorbeeld het GGD en Awareness onderzoek die voor het van kracht worden van de nieuwe aanwijzing in de regio zijn verzameld. De verzamelde data kunnen verder dienen als referentie voor toekomstige metingen.
	14. De participanten vragen zich af waarom in studies van de minister de nieuwe situatie vergeleken wordt met 2001 en niet met 2006, omdat in dat jaar de nieuwe procedure is gestart.		14. De geluidszone van 2001 is in het aanwijzingsbesluit van 2004 niet gewijzigd. Om de effecten van de huidige wijziging van het aanwijzingsbesluit inzichtelijk te maken moeten deze dus worden afgezet tegen de effecten van de thans nog vigerende aanwijzing 2001.
	15. Volgens een aantal participanten is de focus van de wijziging van de aanwijzing nog steeds gericht op de groei van Rotterdam The Hague Airport, terwijl de grens aan de leefbaarheid reeds bereikt is. Men vraagt zich af wanneer de groei stopt of wanneer er door de minister een grens aan de groei wordt gesteld. De huidige		15. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein (SBL) is het wettelijke kader voor de aanwijzing. Binnen dat kader kan de luchthaven opereren. Het SBL bepaalt derhalve de balans tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving. De geluidscontour van Rotterdam the Hague Airport

	<p>contour van 35 Ke zou leidend moeten zijn. Het aantal vliegpassages zou aan deze contour dienen te worden aangepast en niet andersom.</p>		<p>biedt beperkte milieuruimte. Het beleid van de exploitant zal zich moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende geluidscontour. De focus van de luchthaven – waar mogelijk- zal nog meer gericht moeten worden op het bieden van diensten –en bestemmingenmix, die maximaal bijdraagt aan het zakelijk karakter van de luchthaven. Dit wordt ook onderschreven in de hernieuwde overeenkomst tussen de Gemeente Rotterdam, Rotterdam The Hague Airport BV en de NV luchthaven Schiphol uit 2007. Tevens is het ook taak van de overheid als gebruiker van de luchthaven om te blijven inzetten op een efficiënt mogelijk gebruik van de Rotterdam The Hague Airport en bewust omgaan met de beperkte milieucapaciteit.</p>
	<p>16 In enkele zienswijzen wordt aangegeven dat nu zachter geluid wel meegeteld wordt er een aanpassing hierop kan plaatsvinden. Het meetellen van zachter geluid had ook kunnen plaatsvinden door het inzetten van stillere vliegtuigen.</p>	<p>16. De Commissie adviseert in de Nota van Antwoord aan te geven dat als vliegtuigen in de toekomst minder stil zouden zijn dan nu in de berekeningen is meegenomen, er minder vliegtuigen worden geaccommodeerd binnen de nieuwe geluidszone.</p>	<p>16. Als er in de toekomst minder stille vliegtuigen worden ingezet dan nu in de berekeningen zijn meegenomen, dan zullen er minder vliegtuigen binnen de nieuw geluidzone kunnen worden geaccommodeerd dan nu wordt verwacht. Dit is het gevolg van de formule voor de geluidbelasting; “weinig lawaaiige” vliegtuigen geven volgens de formule dezelfde geluidbelasting als “veel stille” vliegtuigen.</p> <p>Volgens het in 2001 geldende berekeningsvoorschrift voor Ke-contouren werden vliegtuigpassages die een piek geluidniveau lager dan 65 dB(A) veroorzaken niet in de Ke meegeteld. Dit is de drempelwaarde, ook wel afkap genoemd. Bij besluit van 8 oktober 2004 is het Ke-berekeningsvoorschrift gewijzigd. Sindsdien is besloten voor nieuw vast te stellen Ke geluidzones geen drempelwaarde meer te gebruiken en deze nieuwe Ke-zones hierop aan te passen. Dit is in de huidige berekeningen toegepast. Dit heeft als gevolg dat vooral ver van het vliegveld gelegen Ke-contouren, bijvoorbeeld de 20 Ke contour, groter worden.</p>
	<p>17. De regeringsvluchten dienen binnen de</p>		<p>17. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein (SBL) is</p>

	bestaande 35 Ke contour te worden uitgevoerd.		<p>het wettelijke kader voor de aanwijzing. Binnen dat kader kan de luchthaven opereren.</p> <p>De beoogde gebruikruimte van de aanwijzing 2004 binnen het vigerende aanwijzingsbesluit kan niet volledig worden gebruikt. Door de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg heeft Rotterdam The Hague Airport meer verzoeken gekregen om overheidsvluchten af te handelen. Deze toename past niet binnen het vigerende aanwijzingsbesluit.</p>
	18. Een van de participanten geeft aan dat woningen binnen de huidige 35 Ke zone zijn geïsoleerd en vraagt zich af of de extra woningen die binnen de nieuwe 35 Ke zone komen te liggen in aanmerking komen voor dezelfde maatregelen, zoals gevelisolatie.		18. Zie reactie antwoord 6.
	19. Volgens één van de participanten is de ontwikkeling van het gebied Vlinderstrik (gemeente Rotterdam), waarvan het bestemmingsplan zich nog in de ontwikkelingsfase bevindt, niet meegenomen in de plannen voor Rotterdam The Hague Airport. De participant is van mening dat inrichting van Vlinderstrik zwaarder lijkt te wegen dan het aanbrengen van een geluidswal om de bewoners te beschermen tegen de hoge geluidsbelasting.		<p>19. In de aanwijzingsprocedure Rotterdam The Hague Airport is rekening gehouden met bestemmingsplannen in de regio. Zowel nieuwe natuur als nieuwbouw zijn meegenomen. Een overzicht van welke nieuwbouw locaties er meegenomen zijn, zijn terug te vinden bij bijlage H van het deelrapport geluid.</p> <p>Binnen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is het ministerie van LNV het eerstverantwoordelijk vakdepartement voor het deelproject 750ha waar de ontwikkeling van natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik onderdeel van uitmaakt. PMR heeft tot doel de mainport Rotterdam te versterken en de leefbaarheid van de regio Rijnmond te vergroten. Het voorontwerpbestemmingsplan de Vlinderstrik heeft van 15 mei tot en met 26 juni 2009 ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan de Vlinderstrik heeft ter inzage gelegen (tot 24 december 2009).</p> <p>Om de gevolgen voor de beschermde natuur rond</p>

			<p>Rotterdam The Hague Airport in kaart te brengen, zijn voor het voorkeursalternatief versturende effecten voor beschermde gebieden en beschermde flora en fauna geïnventariseerd. Mogelijke versturende effecten van grote burgerluchtvaart kunnen met name optreden in gebieden waarboven op minder dan drieduizend voet hoogte wordt gevlogen en binnen een afstand van minder dan twee kilometer van de routes.</p> <p>Deskundigenbureau Waardenburg hanteert als aanname dat boven deze hoogte en voorbij deze afstand geen verstoringen van de natuur optreden.</p> <p>Bij uitwerking van het Meest Milieu Vriendelijke Alternatief (MMA) is een groot aantal mogelijke maatregelen beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid, mede om als onderdeel van het MMA de negatieve effecten voor geluid en luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken. Een van de mogelijke maatregelen die bekeken is het bouwen van een geluidswerende kantorenwal aan de oostzijde van de luchthaven.</p> <p>Volgens de exploitant is het uitvoeren van zo'n geluidswal uitvoerbaar. Er is wel nader onderzoek nodig naar plaats, lengte, financiële haalbaarheid, eigendomsverhoudingen, externe veiligheid en ruimtelijke ordening.</p>
	<p>20. Vijf zienswijzen gaan in op de bestemming van Rotterdam The Hague Airport als zakenvliegveld ("Rotterdam The Hague Airport ziet zichzelf graag als zakenvliegveld" is een van de opmerkingen in de zienswijzen) in relatie tot de afhandeling van vakantiecharters en militaire vluchten. Een zakenvliegveld zou in het weekend nauwelijks vluchten afhandelen en dan ook nauwelijks tot overlast leiden. De participanten die de zienswijzen hebben ingediend verzoeken daarom tot de sluiting van Rotterdam The Hague Airport gedurende de</p>		<p>20. In het Onderhandelaarsakkoord tussen Gemeente Rotterdam en Schiphol Group uit 1998 die als basis gediend heeft voor het aanwijzingsbesluit 2001 zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het profiel van Rotterdam the Hague Airport. Afsproken is dat de luchthaven een zakenprofiel heeft, maar dat dit kan worden aangevuld met vakantie vluchten. Rotterdam The Hague Airport handelt een combinatie van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart af. Rotterdam The Hague Airport is toegestaan om deze verschillende types luchtvaart ook in het weekend af te handelen indien dit past binnen de</p>

	weekeinden.		<p>gehele geluidszone zoals is opgenomen in variant 4c van het aanwijzingsbesluit.</p> <p>Conform internationale regelgeving moet iedere luchthaven in zijn omgeving een zogenoemde uitwijkvluchthaven hebben vanwege veiligheidsredenen. Aangezien Schiphol 24 uur per dag open is, moet er een tweede vluchthaven in zijn omgeving zijn die dit ook is. Vanwege ligging en profiel is gekozen dat Rotterdam The Hague Airport hier het best geschikt voor is.</p>
	<p>21. In het MER staat dat vliegtuigen veel stiller zijn geworden. Participanten zien dit als een heel betrekkelijk begrip omdat ze nog steeds (grote) geluidsoverlast ondervinden. Ze vinden het daarom niet juist om voor de toekomstige situatie rekening te houden met stillere vliegtuigen en vatten het op als manipulatie.</p>	<p>21. De Commissie adviseert in de Nota van Antwoord aan te geven dat als vliegtuigen in de toekomst minder stil zouden zijn dan nu in de berekeningen is meegenomen, er minder vliegtuigen worden geaccommodeerd binnen de nieuwe geluidszone.</p>	<p>21. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein (SBL) is het wettelijke kader voor de aanwijzing. Binnen dat kader kan de vluchthaven opereren.</p> <p>Als er in de toekomst minder stille vliegtuigen worden ingezet dan nu in de berekeningen zijn meegenomen, dan zullen er minder vliegtuigen binnen de nieuwe geluidszone kunnen worden geaccommodeerd dan nu wordt verwacht. Dit is het gevolg van de formule voor de geluidbelasting; "weinig lawaaiige" vliegtuigen geven volgens de formule dezelfde geluidbelasting als "veel stille" vliegtuigen.</p>
	<p>22. Één zienswijze gaat in op de gebruikte rekenmethodes voor de bepaling van de geluidscontouren. In deze rekenmethodes wordt alleen rekening gehouden met gemiddelde geluidsbelastingen per bron en niet met piekbelastingen. Juist de geluiden die boven het achtergrondgeluid uitkomen verstoren volgens de participant de rust en het negeren van deze piekbelastingen is in zijn ogen dan ook onbillijk en wetenschappelijk onverantwoord.</p>	<p>22. De berekening van de geluidsbelasting rond Rotterdam en de daarvoor gehanteerde rekenmethodes en uitgangspunten is een complex onderwerp. Participanten hebben aangegeven dat bij de berekeningen piekbelastingen niet worden meegenomen en dat het gehanteerde begrip Ke-zone verouderd is en herzien moet worden. De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord duidelijk uit te leggen hoe de geluidsbelasting wordt berekend en hoe de piekbelasting daarbij een rol speelt.</p>	<p>22. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijke systematiek waaronder dit wijzigingsbesluit valt. In de geluidbelasting zijn de volgende elementen verdisconteerd: het aantal vliegtuigen per jaar, het geluid van elk vliegtuig en het tijdstip van de vlucht (vroeg ochtend, dag, avond, nacht). Voor wat betreft het geluid van elk vliegtuig zit in de Ke alleen het piekniveau, dat wil zeggen het hoogste niveau tijdens een vliegtuigpassage (LA_{max}).</p> <p>Onder de RBML wetgeving wordt er overgestapt van Ke naar L_{den}/L_{night}. In de geluidmaat die voor L_{den} wordt gebruikt, zit niet alleen het piekniveau maar ook de tijdsduur dat een vliegtuig hoorbaar is (het zgn.</p>

			<p>“geluidexpositieniveau”, LAX ook wel SEL genoemd).</p> <p>Doordat de geluidbelasting over een heel jaar wordt berekend, zijn die piekniveaus noch in de Ke noch in L_{den} afzonderlijk in de geluidbelasting herkenbaar.</p>
	<p>23. Daarnaast is men van mening dat het begrip Ke-zone verouderd is en dient daarom herzien te worden.</p>		<p>23. De wijziging van het aanwijzingsbesluit wordt genomen onder de luchtvaartwet. Wat betekent dat in het voorliggende aanwijzingsbesluit een Ke-zone wordt vastgelegd.</p> <p>In de nieuwe wetgeving, de Wet Luchtvaart, wordt gebruik gemaakt van de nieuwe dosismaat voor geluid L_{den}. In het MER Rotterdam the Hague Airport zijn de geluidszones ook berekend in L_{den} en deze zijn in de afweging van het besluit meegenomen.</p> <p>Het aanwijzingsbesluit Rotterdam wordt binnen enkele jaren vervangen door een luchthavenbesluit overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dat besluit zal L_{den} worden gebruikt als dosismaat voor geluid en komt de Ke-zone te vervallen.</p>
	<p>24. Bij de verkoop van kavels door de gemeente Lansingerland is geen informatie gegeven over de geluidsbelasting door vliegverkeer. Bij de bouw van de woningen zijn ook geen eisen gesteld aan maatregelen om de geluidsoverlast te beperken. Een aantal participanten ervaart nu zowel binnen als buiten hun woningen geluidsoverlast en is van mening dat de burger helderder dient te worden geïnformeerd over de nieuwe geluidsbelasting, in combinatie met overige geluidsbronnen als de HSL en/of autowegen en welke maatregelen daartegen mogelijk zijn. Er wordt tevens verzocht om een open communicatie met de exploitant.</p>	<p>24. In de omgeving van Rotterdam The Hague Airport zijn vele ruimtelijke ontwikkelingen gaande of gepland. De Commissie adviseert om de bewoners rond Rotterdam The Hague Airport duidelijk te maken hoe deze ontwikkelingen met elkaar samenhangen, wat de (juridische) status van deze ontwikkelingen is, hoe daar rekening mee is gehouden in de aanwijzingsprocedure voor Rotterdam The Hague Airport en wie verantwoordelijk is voor welke ontwikkeling.</p>	<p>24. Informatievoorziening ten aanzien van het verkooptraject van kavels door gemeenten valt onder de verantwoordelijkheid van diezelfde gemeenten. Daarnaast hebben kopers een eigen verantwoordelijkheid om te onderzoeken of er in hun omgeving bestemmingen zijn die voor hinder kunnen zorgen.</p> <p>T.a.v. geluidhinder/hindercumulatie geldt dat inzicht wordt gegeven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen, maar er zijn geen wettelijke normen voor gecumuleerd geluid.</p> <p>Voor wat betreft de geluidsproductie door de HSL heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in een brief aan</p>

			<p>de Tweede Kamer naar aanleiding van de toezegging tijdens het AO HSL d.d. 11 november 2009, aangegeven dat hij de berekende geluidbelastingen in het Tracébesluit respecteert. In dat licht vindt de Minister van VenW het van belang dat de daarin vastgelegde geluidsbelastingen als uitgangspunt worden genomen. Dit is dan ook de reden waarom de Minister van VenW nu maatregelen neemt om ook het tijdelijk materieel van de HSL stiller te maken. Dit geldt uiteraard ook voor de eindsituatie wanneer al het hogesnelheidsmaterieel is ingezet.</p> <p>Verder heeft de Minister op pagina 27 van het aanwijzingsbesluit aan, dat: "De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam The Hague Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. De Minister zal, zoals opgenomen op pag. 27 van het Ontwerp Besluit, rekening houden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting ruimhartig bezien welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen mede op hun geluidsreducerend effect worden bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten. Over aanleg en financiering van bovenwettelijke voorzieningen zullen in voorkomend geval separate afspraken moeten worden gemaakt. Met het bovenstaande sluit de Minister aan bij de werkwijze zoals het kabinet die heeft geïntroduceerd naar aanleiding van het advies van de Commissie</p>
--	--	--	--

			Elverding inzake de besluitvorming over infrastructuur. Het gaat er daarbij om ex post publieke verantwoording af te leggen over de uitvoering van besluiten, waarbij voorzien wordt in de mogelijkheid van eventuele aanvullende mitigerende maatregelen op basis van een zo reëel mogelijke inschatting van de daadwerkelijk optredende effecten. De Minister hecht eraan om op deze wijze in transparant overleg tussen alle partijen, op basis van gericht beleid en constructieve samenwerking, het beleid voor Rotterdam The Hague Airport vorm te geven."
	25. In een aantal zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de effecten die een wijziging van de aanwijzing kan hebben voor dieren in de verschillende stiltegebieden die het gebied rondom Rotterdam The Hague Airport rijk is. Midden Delfland wordt daarbij meerdere malen als voorbeeld gebruikt. Stiltegebieden zouden volgens de insprekers ook daadwerkelijk stiltegebieden moeten blijven. Ook het effect van de geluidsoverlast op de beleving van stiltegebieden door recreanten wordt als aandachtspunt aangedragen. Daarbij zou niet alleen gekeken moeten worden naar cumulatieve waarden, maar ook naar de productie van geluid van individuele geluidsbronnen.	25. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord aan te geven of en zo ja op welke wijze er bij de wijziging van de aanwijzing rekening is gehouden met stiltegebieden die in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport zijn gelegen.	25. Het aspect natuur is in het MER behandeld, en de Commissie voor de m.e.r. heeft een positief toetsingsadvies uitgebracht. Het bevoegd gezag is van mening dat het natuurbelang op een juiste wijze bij de besluitvorming is betrokken. In het MER Rotterdam The Hague Airport is in het deelrapport Beschermd Natuur onder meer gekeken naar het effect van de wijziging van de aanwijzing op beschermde natuurgebieden. In het rapport is een overzicht gegeven van beschermde gebieden en soorten binnen een straal van 5 en van 10 km. De beschermde gebieden hebben betrekking op Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet. In het rapport wordt geconcludeerd dat Natura 2000-gebieden die beschermd zijn op grond van de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 op een afstand van 15 km of meer liggen van luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport. Vliegtuigen passeren hier op hoogtes (ruim) boven 3.000 ft. Geconcludeerd wordt dat er op deze hoogte voor deze gebieden geen significante negatieve effecten te verwachten zijn.
	26. De Fokker F-50 toestellen moeten onder een veel steilere hoek stijgen en dalen en meer snelheid maken.		26. Bij vertrek wordt op de meest optimale manier gevlogen. Dit houdt in dat er relatief veel geklommen wordt en dientengevolge minder voorwaartse snelheid

			<p>gemaakt wordt. Dit is zowel het meest optimale voor wat betreft brandstofgebruik als voor wat betreft geluidsbelasting.</p> <p>Voor landend verkeer zou er door de Fokker F-50 steiler geland kunnen worden. Echter de installaties op Rotterdam the Hague Airport kunnen maar op één manier worden ingesteld, waardoor er slechts één naderingsprocedure gevolgd kan worden. Omdat een steilere landingshoek voor de meeste vliegtuigtypes niet uitvoerbaar is, is er op Rotterdam the Hague Airport gekozen voor de naderingsprocedure die door de meeste vliegtuigtypes wel kan worden uitgevoerd.</p>
	27. Waarom moeten er op een zakenvliegveld ineens grote vliegtuigen (met meer lawaai) vliegen?		<p>27. Rotterdam The Hague Airport handelt een combinatie van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart af. In de afspraken die ten aanzien van het zakenprofiel gemaakt zijn, is tevens bepaald dat deze deel kunnen uitmaken van vakantievluchten. Bovendien is de scheiding tussen vakantie- en zaken vluchten niet altijd zwart wit: zakenreizigers maken ook gebruik van lijndiensten naar bestemmingen die ook zijn aangemerkt als vakantiebestemming. De inzet van grotere vliegtuigen behoort dan ook tot de mogelijkheden van de exploitant indien dit past binnen de geluidszone zoals is opgenomen in variant 4c van het voorliggende wijzigingsbesluit.</p>
	28. Onnodig vliegtuiglawaai wordt veroorzaakt door vliegtuigen die afwijken van de vastgestelde routes. Wilt u hier naar kijken?		<p>28. In de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn voor vertrekkende vliegtuigen procedures met vaste routes (zogenoemde Standard Instrument Departure's) gedefinieerd. Gekoppeld aan deze SID's worden in het aanwijzingsbesluit tolerantiegebieden vastgesteld, waarmee het gebied wordt afgebakend waarbinnen de vlucht moet worden afgewikkeld. Handhaving van deze gebieden is de verantwoordelijkheid van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat en vindt plaats middels het</p>

			<p>Fanomos-systeem (in Rotterdam bekend als het Ranomos-systeem). In het MER is gekeken of deze SID's nog verder verbeterd konden worden, dit bleek niet mogelijk te zijn.</p> <p>Voor landend verkeer zijn bij Rotterdam The Hague Airport geen standaardroutes met tolerantiegebieden vastgelegd. Wel is er een tweede ILS geplaatst wat tot gevolg heeft dat vliegtuigen die vanuit het Westen landen met behulp van de ILS deze landing nauwkeuriger kunnen uitvoeren. De routespreiding van vliegtuigbewegingen van vliegtuigen die landen vanuit het Westen wordt daarmee verminderd.</p> <p>Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van een eventuele aanpassing van de aanvliegeroutes Rotterdam the Hague Airport is opgenomen in het advies van de Commissie van Heijningen (oplossingsrichtingen 6 en 7). Op welke wijze het landende verkeer vrijgehouden kan worden van de woonkernen op een zodanige wijze dat het totaal aantal woningen met geluidsbelasting afneemt en het vliegverkeer toch op een veilig wijze kan worden afgehandeld zal in dit kader nader onderzocht worden. Definiëren van een andere aanvliegeroute zal eventueel plaatsvinden na afronding van het benodigde onderzoek. Een eventueel andere aanvliegeroute kan gevolgen hebben voor het beperkinggebied geluidbelasting. Indien een wijziging hiervan optreedt zal dit meegenomen worden in het eerste luchthavenbesluit dat op basis van de nieuwe wet en regelgeving RBML voor november 2014 vastgesteld dient te zijn.</p>
	<p>29. Kan er een alternatief (bijvoorbeeld Maasvlakte) bedacht worden voor de sportvliegtuigjes? Deze veroorzaken in het weekend enorm veel lawaai.</p>		<p>29. In de periode 1995-2002 is door veel betrokken partijen gezocht naar een alternatieve locatie voor de kleine recreatieve luchtvaart. Uiteindelijk is geconcludeerd dat geen alternatieve locatie gevonden kon worden die aan alle eisen voldeed en waar voldoende draagvlak voor was.</p>

	30. Krijgen we te maken met meer geluidsoverlast?		<p>30. De nieuwe Ke-zone past binnen de zoneringcontouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein. In het MER zijn verschillende varianten van het luchthavengebruik onderzocht. De voorkeursvariant is alternatief 4c. De Ke-zone neemt in oppervlakte toe ten gevolge van a) de correctie van het rekenmodel en het nieuwe rekenvoorschrift, waarbij geluid onder 65 dB(A) wordt meegerekend, en b) door de extra overheidsvluchten die via Rotterdam The Hague Airport worden afgewikkeld. De correctie onder a bevat geen feitelijke toename van het geluid, maar betreft een beter weergave van het totaal aan geluid omdat nu alles wordt meegerekend wat voorheen niet het geval was. De toename van overheidsverkeer vormt wel een feitelijke toename van geluidsproductie: zo neemt de oppervlakte van de 35Ke-zone met 1,9% toe van 7,36 km² naar 7,50 km².</p> <p>De wijziging op het aanwijzingsbesluit betreft derhalve een actualisering van de ke-zone en toevoeging van extra geluidruimte voor 627 extra overheidsvluchten overdag.</p>
	31. 24 mensen zetten een handtekening onder de zienswijze die aangeeft dat zij last hebben van vliegtuiglawaai in de Beethovenlaan te Bergschenhoek. Dit lawaai is de afgelopen jaren voortdurend toegenomen.		31. Ter kennisneming..
	32. 24 mensen hebben een handtekening gezet onder de zienswijze die aangeeft dat het gebied met geluidsoverlast uitbreidt met 6,54 km ² naar 7,50 km ² en daar zit precies de bebouwde kom van Bergschenhoek in.		32. Ter kennisneming.
	33. De wijzigingen van de regeringsvluchten (slechts 3% van het totale aantal		33. Het bevoegd gezag hecht belang aan het gebruik van Rotterdam The Hague Airport voor het

	<p>vliegbewegingen) zijn geen reden om de geluidscontouren aan te passen.</p>		<p>accommoderen van overheidsvluchten in deze regio, nu deze vluchten niet meer kunnen worden afgewikkeld op Marinevliegveld Valkenburg. De extra overheidsvluchten ten gevolge van de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg op Rotterdam The Hague Airport leiden tot vermindering van het aantal commerciële vliegtuigbewegingen en fors negatieve invloed op de jaarlijkse inkomsten van Rotterdam The Hague Airport. De Minister van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de kosten van de maatschappelijke functie van Rotterdam The Hague Airport, als regeringsvluchthaven na de sluiting van Valkenburg, niet volledig moeten worden afgewenteld op de exploitatieresultaten van de vluchthaven.</p>
	<p>34. Tijdens de informatieavond is toegegeven dat het dynamisch aanvliegen nog in onderzoek is. Dit punt is hierdoor niet meegenomen in de MER, maar kan de geluidscontouren nog veranderen.</p>		<p>34. Zie reactie antwoord 28.</p>
	<p>35. Wie garandeert dat het dynamisch aanvliegen niet wordt gebruikt om het geluid te spreiden, zodat er nog meer vluchten mogelijk zijn?</p>		<p>35. Door het geluid te spreiden is het niet mogelijk extra vliegtuigbewegingen toe te laten. Bij de handhaving van de geluidszone onder de luchtvaartwet mag op geen enkele plaats de aangewezen zone worden overschreden.</p>
	<p>36. De nadruk in de bekendmaking ligt op 'niet meer vluchten' en 'niet meer nachtvluchten', maar er staat niet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat de vliegtuigen groter en lawaaiiger zijn; - dat de geluidscontouren al jaren worden overschreden (en dat 'niet meer dan nu' betekent 'veel meer dan eerder was afgesproken'); - het genoemde aantal nachtvluchten veel hoger is dan het huidige aantal; - dat het 20 Ke-gebied wel veel groter wordt 		<p>36. In de advertentie waarin de terinzagelegging en hoorzittingen zijn bekendgemaakt is een korte samenvatting gegeven van het ontwerpwijzigingsbesluit van de aanwijzing Rotterdam the Hague Airport In de toelichting op het ontwerpbesluit, het MER en alle onderliggende rapporten zijn alle verschillende aspecten ten aanzien van veranderingen opgenomen. Al deze stukken zijn beschikbaar gesteld volgens de wettelijk geldende procedure.</p> <p>Ten aanzien van de vloot op Rotterdam the Hague</p>

	<p>(dit werd zelfs niet vermeld in de algemene presentatie maar pas na flink doorvragen).</p>		<p>Airport geldt dat de actuele vlootsamenstelling waarmee gerekend voor dit wijzigingsbesluit veel minder geluid maakt dan de vlootsamenstelling zoals in de Aanwijzing 2004 is aangenomen.</p> <p>Sinds 2007 is er elk jaar separaat en mede op basis van de voortgang van de aanwijzingsprocedure, een interimzone vastgesteld waarbinnen de luchthaven moest opereren. Deze interimezone is breed gecommuniceerd (CMLR, exploitant, de Tweede Kamer). Op basis van dit interim beleidskader heeft steeds handhavend toezicht plaatsgevonden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ten opzichte van het handhavingskader heeft geen overschrijding plaatsgevonden.</p> <p>De stijging van het aantal binnen de 20 Ke-contour is voornamelijk het gevolg van het hanteren van het nieuwe rekenvoorschrift. Volgens het in 2001 geldende berekeningsvoorschrift voor Ke-contouren werden vliegtuigpassages die een piek geluidniveau lager dan 65 dB(A) veroorzaken niet in de Ke meegeteld. Dit is de drempelwaarde, ook wel afkap genoemd. Bij besluit van 8 oktober 2004 is het Ke-berekeningsvoorschrift gewijzigd. Sindsdien is besloten voor nieuw vast te stellen Ke geluidzones geen drempelwaarde meer te gebruiken en deze nieuwe Ke-zones hierop aan te passen. Dit is in de huidige berekeningen toegepast. Dit heeft als gevolg dat vooral ver van het vliegveld gelegen Ke-contouren, bijvoorbeeld de 20 Ke contour, groter worden.</p>
	<p>37. Het nieuwe aanwijzingsbesluit geeft geen enkele garantie dat de nieuwe geluidsprofielen wel aangehouden gaan worden. Daarom moet de procedure onmiddellijk onder de nieuwe luchtvaartwet geplaatst worden omdat deze wet wel in dergelijke garanties voorziet.</p>		<p>37. Sinds 2007 is er elk jaar separaat en mede op basis van de voortgang van de aanwijzingsprocedure, een interimzone vastgesteld waarbinnen de luchthaven moest opereren. Deze interimezone is breed gecommuniceerd (CMLR, exploitant, de Tweede Kamer). Op basis van dit interim beleidskader heeft steeds</p>

			<p>handhavend toezicht plaatsgevonden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ten opzichte van het handhavingskader heeft geen overschrijding plaatsgevonden.</p> <p>Met de inwerkingtreding van RBML wetgeving op 24 december 2008 zijn de artikelen 18 tot en met 37 en 38 en met 56 Luchtvaartwet komen te vervallen. Artikel XVIA van RBML maakt het wel mogelijk om verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit die zijn ingediend voor de publicatie van de RBML in het Staatsblad, nog af te wikkelen onder de oude wetgeving. Op dergelijke verzoeken blijven de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet, alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van kracht. De aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad en wordt daarom behandeld volgens de oude wetgeving.</p> <p>De oude en nieuwe wetgeving garanderen beiden dat de vergunde geluidzone wordt gehandhaafd.</p>
	<p>38. Geluidscontouren moeten ook gemeten worden. De rekenmodellen kloppen niet altijd met de werkelijkheid (zie de rapporten van de commissie Berkhout).</p>		<p>38. Geluidbelastingcontouren zijn berekend in het kader van het vaststellen van de zones, met formeel vastgelegde berekeningsmethodieken. Die contouren hebben een formele status. De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid onder voorzitterschap van de heer Eversdijk concludeert in haar eindrapport "Luid maar duidelijk" van 15 januari 2006 dat meten voor formele doeleinden (in dat rapport genoemd "meten voor handhaving") niet voldoende betrouwbaar en daarom niet verantwoord mogelijk is. Bovendien kunnen "contouren" niet worden gemeten, omdat metingen alleen gelden in het punt waar wordt gemeten. Het "meten van contouren" zou derhalve betekenen dat er enige honderden meetposten zouden moeten worden geplaatst. In EU-kader loopt onderzoek naar</p>

			mogelijkheden om met zorgvuldig uitgevoerde metingen de berekeningsmethodieken te verbeteren. Nederland neemt aan dit onderzoek deel.
	39. In de berekeningsmodellen wordt het criterium voor de geluidsbelasting als gemiddelde gemeten waarde over een zekere tijdsperiode gedefinieerd, en per bron afzonderlijk. In de praktijk wordt echter vooral de tijdelijke verstoring van achtergrond ruis en de overlast van verschillende bronnen als hinderlijk ervaren en verstoort dit de rust van de bewoners.		39. Ter kennisneming.
	40. De burger dient helderder over de nieuwe aanwijzing geïnformeerd te worden , over hoe de geluidsbelasting zal zijn (bijvoorbeeld door een geluidskamer in het gemeente huis waar het geluid kan worden ervaren in de situatie met de oude en de nieuwe aanwijzing, op verschillende tijdstippen, in combinatie met andere geluidsbronnen zoals de HSL en/of autowegen) en met praktische informatie over waar, wat voor geluidsbeperkende maatregelen in de woning nodig zijn, afhankelijk van de staat van de woning (bijvoorbeeld met bouwkundige modellen en prijzen, eventueel met adressen voor gespecialiseerde aannemers).		40. Ter kennisneming.
	41. Gemeente Midden-Delfland geeft aan dat op Europees niveau is gesteld dat niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn of haar gezondheid en de kwaliteit van zijn/haar bestaan in gevaar brengen. Alternatief 5 druist tegen dit doel in.		41. De variant die ten grondslag ligt aan de wijziging op het aanwijzingsbesluit is variant 4c en niet variant 5.
	42. De gemeente Pijnacker-Nootdorp is van mening dat de gevolgen van de aan- en		42. In het MER zijn alle uitvliegroutes onder beschouwing genomen, waaronder ook die routes die

	uitvliegroutes boven Pijnacker-Nootdorp onterecht buiten beschouwing zijn gelaten.		over Pijnacker-Nootdorp lopen.
	43. En hoe zit het met de uitstoot van de PAK's?		43. De uitstoot van PAK (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) is niet in het luchtkwaliteits- en emissieonderzoek opgenomen. Uit onder meer cijfers van het RIVM blijkt dat in Nederland alleen de grenswaarden voor NO ₂ en PM ₁₀ nog kunnen worden overschreden. Voor de overige stoffen is dat niet meer het geval. Voor PAK 's is er overigens geen grenswaarde in de wet opgenomen. Wel voor benzo(a)pyreen, één van de PAK's. Ook deze grenswaarden wordt in Nederland dus niet overschreden. Verder is de uitstoot van PAK's ten gevolge van vliegverkeer relatief gering.
	44. Het bestuur van de Samenwerkende Bewonersorganisaties Schiebroek is van mening dat de huidige 35Ke -geluidscontour, Alternatief 1, conform de aanwijzing van 2004, in de huidige vorm gehandhaafd dient te blijven. Het actualiseren (herstellen onvolkomenheden + uitbreiding verkeersbegeleiding) en het actualiseren + overheidsvluchten (voorkeursalternatief 4b) zullen moeten plaatsvinden binnen de huidige 35Ke -geluidszone, vastgesteld in de aanwijzing van 2004.		44. Ter kennisneming.
	45. Waarom worden er geen dempertjes geplaatst op de sportvliegtuigjes?		45. Inmiddels is een groot deel van de kleine luchtvaart uitgerust met geluidsdempers. Toch is er nog een beperkt aantal kleinere toestellen die geen demper geïnstalleerd hebben, deels omdat er geen goedgekeurde geluidsdemper beschikbaar is. Dit is echter slechts een zeer klein deel van de op Rotterdam The Hague Airport gestationeerde vloot. Het plaatsen van dempers is niet juridisch afdwingbaar. De exploitant van de luchthaven doet zijn best om de

			gebruikers te bewegen in geval van beschikbaarheid een demper te plaatsen.
	46. ILS moet verplicht worden.		46. Het gebruik van ILS is niet verplicht. Alleen tijdens slecht zicht situaties is het noodzakelijk om een ILS te gebruiken bij de landing. Indien er voldoende zicht is hoeft de piloot de ILS niet te gebruiken maar kan de luchthaven "op zicht" aangevlogen worden.
	47. Het oude systeem telde geluid beneden 65 dB(A) niet mee. Het nieuwe systeem wel. Er zijn ook grotere vliegtuigen gekomen die meer geluid maken. Het gevolg volgens mijn berekening zou zijn dat er minder vliegtuigen kunnen vliegen maar op de een of andere manier kunnen binnen diezelfde ruimte ineens meer vliegtuigen terecht. Ik begrijp dat niet.		47. Zie reactie antwoord 16.

C. Hindercumulatie

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
1, 4, 13, 16, 24, 25, 31, 37, 40, 41, 44, 51, 53, 56, 64, 65	48. Een aanzienlijk deel van de ingediende zienswijzen richt zich op de verschillende bronnen van geluidsbelasting die gezamenlijk zouden moeten worden meegenomen bij de beoordeling van Rotterdam The Hague Airport. Het gaat hier om bestaande en toekomstige geluidsbronnen als de HSL en de plannen voor de A13/A16. Een punt met betrekking tot de HSL betreft cumulatie van geluid. Er lopen momenteel twee onderzoeken naar de werkelijke geluidsproductie van de HSL op het traject tussen Berkel en Bergschenhoek, omdat het vermoeden bestaat dat het werkelijke HSL-geluid meer bedraagt dan in het ontwerp was	48. Cumulatie van geluidsbronnen in de Rotterdamse regio is een onderwerp waarover zowel tijdens de hoorzittingen als in de ingediende zienswijzen opmerkingen en vragen zijn gesteld. De bewoners hebben het idee dat er geen relaties worden gelegd tussen de grote ruimtelijke ordeningsprojecten in de regio en vinden het moeilijk om te bepalen welke geluidsbronnen wel en welke niet worden meegenomen in de bepaling van de geluidcumulatie. De Commissie adviseert een betere uitleg te geven hoe cumulatie is meegenomen en/of berekend in de procedure rond Rotterdam The Hague Airport, welke geluidsbronnen wel en welke niet zijn onderzocht bij	48. Zie reactie antwoord 24.

	berekend. Daarom kan een betrouwbare geluidcumulatie pas bepaald worden nadat het werkelijke HSL-geluid is vastgelegd.	de bepaling van de cumulatie en hierover duidelijk richting de bewoners in de Rotterdamse regio te communiceren.	
	49.	49. De Commissie adviseert te vermelden dat de huidige aanwijzingsprocedure gestart is onder de "oude" wetgeving en dus ook volgens die wetgeving moet worden afgerond en wat dat voor gevolgen heeft gehad voor de bepaling van de geluidcumulatie.	49. Op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat (in overeenstemming met de Minister van VROM) bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te wijzigen. Met inwerkingtreding van de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 24 december 2008 (artikel III, onderdeel C) zijn de artikelen 18 t/m 56 Luchtvaartwet echter vervallen. Artikel XVIIA van de RBML maakt het evenwel mogelijk om verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit die zijn ingediend vóór de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, nog af te wikkelen onder het oude recht. Op dergelijke verzoeken blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880) zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, RBML van kracht. In deze structuurvisie zijn voor Rotterdam The Hague Airport indicatieve zoneringscontouren opgenomen. Aangezien de aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad van RBML op 23 december 2008 (Stb. 561), is er nog steeds een rechtsgeldige grondslag voor het wijzigen van de aanwijzing. Dit heeft geen gevolgen gehad voor de bepaling van geluidcumulatie.
	50.	50. De Commissie adviseert om de uitvoerbaarheid van maatregelen, voorgesteld door de Commissie van Heijningen, die te maken hebben met geluidcumulatie, nadrukkelijk aan te geven en te beargumenteren. Daarbij zouden de voorstellen c.q.	50. Zie reactie antwoord 10.

		afspraken over het flankerend beleid, zoals aangegeven op pagina 27 van de Nota van Toelichting op het aanwijzingsbesluit, zo snel mogelijk ter hand moeten worden genomen.	
	51. In de ingediende zienswijzen wordt aangegeven dat bij hinderaccumulatie voorbij wordt gegaan aan de onregelmatige intervallen van het geluid waarbij het geluid bij elke passage van een vliegtuig ook weer anders klinkt.		51. Deze zienswijze gaat in op het meten van actueel geluid, terwijl voor het berekenen van vliegtuiggeluid gebruik wordt gemaakt van modelmatige berekeningen. Dat betekent dat gekeken wordt naar de route van een vliegtuig (hoogte/locatie) en naar het type vliegtuig (de theoretische hoeveelheid geluid die een bepaald soort vliegtuig op een bepaalde hoogte bij landen of starten op de grond produceert). In de aanwijzing wordt niet gerekend met het actuele verkeer maar met een prognose, aangezien er voor een aanwijzing berekeningen voor de toekomst worden gemaakt, en er dus niet met het feitelijk gebruik gerekend kan worden. Wel is daarbij gebruik gemaakt van routespreiding (gebaseerd op de actuele flighttracks van de afgelopen jaren), van vlootsamenstelling (zoals die momenteel bij benadering op Rotterdam plaatsvindt) en van een verdeling over het etmaal zoals die grotendeels plaatsvindt. Zie verder reactie antwoord 10.
	52. De vraag wordt gesteld hoe het zit met de cumulatie van geluidsbelastingen van verschillende bronnen in relatie tot Europese regelgeving.		52. Er bestaat geen specifieke Europese regelgeving over cumulatie van geluid. Wel bestaat de Richtlijn Omgevingslawaaai die voorschrijft dat voor grote luchthavens (met meer dan 50.000 bewegingen) en snelwegen zogenaamde geluidbelastingkaarten en actieplannen gemaakt moeten worden waarin wordt aangegeven hoe het geluid van een luchthaven of een snelweg kan worden voorkomen of beperkt. Nederland heeft in dat verband geluidsbelastingkaarten en actieplannen voor Schiphol en snelwegen gemaakt. De luchthaven Rotterdam heeft minder dan 50.000 bewegingen en valt dus niet onder de werking van deze richtlijn.

	<p>53. Er lopen op dit moment twee onderzoeken naar de werkelijke geluidsproductie van de HSL op het traject Berkel en Bergschenhoek omdat het vermoeden bestaat dat het werkelijke HSL geluid meer bedraagt dan in het ontwerp was berekend. Daarom kan een betrouwbare geluidsaccumulatie pas bepaald worden nadat het werkelijke HSL geluid is vastgesteld.</p>		<p>53. Wat betreft hinderaccumulatie gelden geen wettelijke cumulatienormen, er dient alleen inzicht te worden gegeven in de mate van geluidsbelasting vanuit verschillende bronnen. In dat opzicht zijn in het MER Rotterdam The Hague Airport de geluidswaarden zoals vastgelegd in de bijlagen bij het Tracé Besluit HSL opgenomen. Voor wat betreft de geluidsproductie door de HSL heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in een brief aan de Tweede Kamer naar aanleiding van de toezegging tijdens het AO HSL d.d. 11 november 2009, aangegeven dat hij de berekende geluidbelastingen in het Tracébesluit respecteert. In dat licht vindt de Minister van VenW het van belang dat de daarin vastgelegde geluidsbelastingen als uitgangspunt worden genomen. Dit is dan ook de reden waarom de Minister van VenW nu maatregelen neemt om ook het tijdelijk materieel van de HSL stiller te maken. Dit geldt uiteraard ook voor de eindsituatie wanneer al het hogesnelheidsmaterieel is ingezet.</p>
	<p>54. Wat is de invloed van de A13/16 en als vervolg daarop de verbreding van de A13 op de MER van Rotterdam The Hague Airport?</p>		<p>54. Voor wat betreft de ontwikkelingsplannen A13/A16 zijn deze niet in het Ontwerp Besluit meegenomen, aangezien de scope van het MER en het aanwijzingsbesluit van Rotterdam The Hague Airport 2015 is, en de mogelijke realisatie van de A13/A16 niet wordt voorzien vóór 2020. Het Ontwerp Besluit houdt alleen rekening met ontwikkelingen waar al besluitvorming over is geweest of waar op korte termijn besluitvorming over zal plaatsvinden.</p>
	<p>55. De HSL hoor ik ook goed vanwege de onnodig gebleken kap van 3500 bomen waarvoor Rotterdam The Hague Airport verantwoordelijk was.</p>		<p>55. Ter kennisneming.</p>
	<p>56. De cumulatie van geluid is niet up-to-date. De overheid kan zich niet verschuilen achter het</p>		<p>56. Zie reactie antwoord 10.</p>

	feit dat al deze geluidsbronnen op dit moment niet optimaal te meten zijn en dus maar uit te gaan van de huidige, veel lagere geluidsbelasting. Alvorens zij dus besluit aan deze bronnen nog meer te toevoegen zal er eerst duidelijkheid moeten worden verkregen over al deze geluidsbronnen tezamen.		
	57. Er is sprake van geluidcumulatie. Geen rekening gehouden met het geluid van de vliegtuigmotoren.		57. Zie reactie antwoord 10. De bijdrage aan geluid van de verschillende te verwachten vliegtuigtypes/vliegtuigmotoren is doorberekend in het MER en is ook meegenomen in de totale hoeveelheid geluid - en daarmee de maximale geluidzone - van het beoogde verkeer in 2015 van Rotterdam The Hague Airport.
	58. Eerst moet de verantwoordelijke voor de cumulatie van de geluidshinder worden vastgesteld voordat er sprake kan zijn van uitbreiding.		58. Ter kennisneming.
	59. Er zijn nu ook plannen om een helihaven in Den Haag neer te zetten.		59. Ter kennisneming.

D. Nachtluchten

Nrs. zienswijzen	Zienswijzen	Advies Cie21	Reactie bevoegd gezag
1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 24, 25, 28, 29, 32, 36, 37, 38, 40, 43, 44, 46, 50, 52,	60. In een aantal zienswijzen wordt de wens uitgesproken dat Rotterdam The Hague Airport tussen 23:00 uur en 07:00 uur volledig gesloten blijft. De noodzaak van een regionaal vliegveld van nationale betekenis dat 's nachts open is, wordt niet door iedereen begrepen. Volgens een aantal zienswijzen is de landelijke		60. Conform internationale regelgeving moet iedere luchthaven in zijn omgeving een zogenoemde uitwijkvluchthaven hebben vanwege veiligheidsredenen. Aangezien Schiphol 24 uur per dag open is, moet er een tweede luchthaven in zijn omgeving zijn die dit ook is. Vanwege ligging en profiel is gekozen dat Rotterdam The Hague Airport hier het best geschikt voor is. Derhalve is het

53, 57, 58, 62, 65, 67, 73	luchthaven (Schiphol) 's nachts prima bereikbaar.		niet mogelijk een volledige nachtsluiting van Rotterdam The Hague Airport mogelijk te maken.
	<p>61. Met betrekking tot de verwachte slaapverstoring wordt in verschillende zienswijzen erop gewezen dat deze berekeningen gebaseerd zijn op onderzoeken die rond Schiphol zijn uitgevoerd. Volgens de zienswijzen valt de situatie bij Schiphol om verschillende redenen niet goed te vergelijken met de situatie bij Rotterdam The Hague Airport. Er wordt dan ook in meerdere zienswijzen verzocht om op verschillende locaties uitgebreide slaapverstoringsonderzoeken uit te voeren. Voorgesteld wordt om de resultaten van een dergelijk nieuw slaapverstoringsonderzoek af te wachten en die mee te nemen in het aanwijzingsbesluit, in plaats van gebruik te maken van afgeleide gegevens. Bij de uitvoering van slaapverstoringsonderzoeken wordt specifieke aandacht gevraagd voor de overlast die kinderen ervaren tijdens hun slaap. Zij liggen immers doorgaans vroeger op bed dan 23:00 uur.</p>	<p>61. De Commissie geeft ook het advies om in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wanneer het aangekondigde slaapverstoringsonderzoek wordt uitgevoerd, hoe de lokale overheden daarbij betrokken worden, wat de rol is van dit onderzoek en hoe er rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het onderzoek.</p>	<p>61. Zie reactie antwoord 13.</p>
	<p>62. Opvallend is dat in het MER geen rekening is gehouden met nachtvluchten door traumahelikopters van het Mobiel Medisch Team van het Erasmus MC. De luchtvaartwet biedt geen aanknopingspunten op basis waarvan zou kunnen worden verondersteld dat dan niet hoeft te worden voldaan aan de geluidsgrenswaarden. Ook zijn er geen bepalingen op grond waarvan een ontheffing kan worden verleend. Vanwege het maatschappelijke belang van de</p>	<p>62. De Commissie adviseert in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven waarom de (nacht)vvluchten van de traumahelikopter niet zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.</p>	<p>62. De exacte ontwikkelingen ten aanzien van de traumaheli's waren ten tijde van de aanvraag voor het MER nog niet voorzien. De exploitant heeft daarom de traumaheli niet als aparte categorie meegenomen in zijn aanvraag, maar een algemene bundel helikoptervluchten opgenomen en de traumaheli's zijn dan ook als zodanig geen onderdeel van de lopende aanwijzingsprocedure Rotterdam The Hague Airport.</p> <p>VenW en VWS hebben de voorkeur om de inzet van de traumahelikopter in breder landelijk kader te behandelen in</p>

	<p>traumahelikopters dient, volgens een zienswijze, de structurele inzet van deze helikopters in de nachtelijke uren in het aanwijzingsbesluit te worden meegenomen.</p>		<p>plaats van per luchthaven afzonderlijk. Op dit moment worden er gesprekken gevoerd met VWS en de LVTC om te bezien wat de meest wenselijke oplossing is.</p> <p>Ten aanzien van RTHA geldt dat er met de betrokken partijen is afgesproken dat verzoeken met betrekking tot traumavluchten met de luchthavenexploitant moeten worden opgenomen en dat de exploitant zelf zal moeten beoordelen of het afhandelen van deze vluchten binnen de toegestane gebruikruimte past.</p>
	<p>63. Is het gemak van de koninklijke familie belangrijker dan onze nachtrust?</p>	<p>63. De Commissie adviseert de minister duidelijk richting burgers te communiceren waarom Rotterdam The Hague Airport (een deel van) de overheidsvluchten voor haar rekening neemt en dat zowel Schiphol als Eindhoven eveneens een substantieel aandeel van de overheidsvluchten afwikkelt.</p> <p>De Commissie adviseert de minister van Verkeer en Waterstaat in de aanwijzing een inspanningsverplichting op te nemen om met andere departementen zo strikt mogelijke afspraken te maken ter voorkoming van vermijdbare overheids- en regeringsvluchten. De Commissie adviseert de minister daarbij duidelijk aan te geven waar de grenzen van zijn mogelijkheden liggen.</p>	<p>63. Onder overheidsvluchten vallen vluchten van de leden van de regering, defensie, kustwacht, diplomatieke ontvangsten, e.d. Vanuit security oogpunt, geografische ligging en representatieve overwegingen gaat de voorkeur voor afhandeling van deze vluchten uit naar Rotterdam The Hague Airport.</p> <p>Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt bij andere departementen aangestuurd op een bewust terughoudend gebruik van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) voor overheidsvluchten, met name in de nacht, gezien het overleg met de regio over het nachtgebruik. De Minister van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de inspanning onverminderd gericht zal moeten zijn op het zo min mogelijk gebruiken van RA buiten de reguliere openstellingstijden. De oplossingsrichtingen die in het advies van Gedeputeerde Van Heijningen worden opgesomd en effectief en uitvoerbaar zijn gebleken, geven daartoe handvaten (zie ook hoofdstuk 4).</p> <p>Rotterdam The Hague Airport krijgt jaarlijks van te voren van de zijde van het Rijk te horen voor hoeveel overheidsvluchten geluidsruimte gereserveerd moet worden. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de administratie van uitgevoerde overheidsvluchten. Rotterdam The Hague Airport rapporteert hierover per kwartaal aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op</p>

			basis van deze rapportages kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat het gebruik monitoren en de collega-departementen informeren. Wanneer het aantal gerealiseerde overheidsvluchten het met RA afgesproken aantal overheidsvluchten dreigt te overschrijden is dit tijdig zichtbaar en kan de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met zijn collega-ministers afspraken maken hoe de mogelijk dreigende overschrijding voorkomen kan worden.
	64. Ik stel voor om gratis stilte- en slaapcentra te bouwen.		64. Ter kennisneming.
	65. Bewoners van de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek hebben niet gekozen om in de omgeving van een 24/7 luchthaven te wonen		65. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport bestaat al sinds de Tweede Wereldoorlog. Het behoort tot het normaal maatschappelijk risico dat een dergelijke openbare voorziening ook wordt gebruikt. Bij veranderingen in het gebruik is steeds een belangenafweging gemaakt waarbij rekening is gehouden met het belang van omwonenden.
	66. Indien de toekomstige vliegtuigen stiller zijn (geluidsreductie van 10dB of meer) dan is uitbreiding van het nachtelijk regime mogelijk.		66. Ter kennisneming.
	67. Gemeente Lansingerland heeft om een slaapverstoringsonderzoek gevraagd. Waarom wordt dit niet vermeld (bijvoorbeeld in de uitnodiging van de hoorzitting)?		67. De Gemeente Lansingerland heeft aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een slaapverstoringsonderzoek. De Minister heeft hierop per brief van 24 april 2009 geantwoord en dit antwoord is ook verwerkt in het ontwerp aanwijzingsbesluit dat van 1 september tot en met 15 oktober ter inzage heeft gelegen. In de uitnodiging van de inspraakavond is op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van het ontwerp aanwijzingsbesluit. Tijdens de presentatie voorafgaand aan de hoorzitting is het ontwerpbesluit inhoudelijk verder uiteengezet. Tijdens deze presentatie is ook ingegaan op het verzoek van de Gemeente Lansingerland.
	68. Gemeente Vlaardingen verzoekt om een slaapverstoringsonderzoek te laten uitvoeren.		68. Zie reactie antwoord 13.

	<p>69. Gemeente Pijnacker-Nootdorp hecht zeer veel waarde aan een toezegging van de minister dat het ex post belevingsonderzoek gericht op de slaapverstoring in de periode 19.00 uur – 07.00 uur ook in Pijnacker-Nootdorp wordt uitgevoerd en dat deze toezegging tevens in het aanwijzingsbesluit tot uitdrukking komt.</p>		<p>69. Zie reactie antwoord 13.</p>
	<p>70. Gemeente Vlaardingen verzoekt om een nachtcontour in te stellen.</p>		<p>70. In het advies van de Commissie van Heijningen zijn verschillende mogelijkheden geïnventariseerd die het nachtgebruik van RTHA mogelijk kunnen reguleren en beperken. De onderzochte mogelijkheden zijn: het vaststellen van een maximum aantal vluchten in de nacht; het instellen van een nachtcontour binnen de etmaalcontour; het afsluiten van een convenant over terugdringen van nachtvluchten.</p> <p>Voor wat betreft het instellen van een nachtcontour binnen de etmaalcontour geldt dat in artikel 25 vierde lid van de luchtvaartwet wordt verwezen naar een AMvB in het BGGL (Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart), waarin artikel 3 staat: de grenswaarde voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer, bedoeld in artikel 25, vierde lid, van de luchtvaartwet geldt voor het luchtvaartterrein Maastricht. Voordelen van het instellen van een nachtcontour zijn dat de omgeving weet waar ze aan toe is; bij (dreigende) overschrijding kunnen maatregelen worden getroffen; het is een bestaand juridisch instrument (indien voldaan aan voorwaarden). Nadelen van het instellen van een nachtcontour zijn dat de maximale geluidsproductie betekent: volvliegen is geoorloofd; maatschappelijk noodzakelijke vluchten kunnen grote druk uitoefenen op contouren; binnen de nachtzone is er 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).</p>

			De commissie van Heijningen heeft geadviseerd een nadere analyse door het bevoegd gezag te laten uitvoeren naar de verschillende mogelijkheden ten aanzien van de begrenzing van het nachtelijk vliegverkeer en de uitkomsten van deze analyse te toetsen op draagvlak middels bestuurlijk overleg.
	71. Rotterdam The Hague Airport overschrijdt zowel de geluidscontouren als het aantal nachtvluchten. Er komt constant een 'uurtje bij'. Rotterdam The Hague Airport heeft echte harde afspraken nodig.		71. Het wettelijk vastleggen van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen is onder de oude wetgeving, waaronder het voorliggende aanwijzingsbesluit valt, niet mogelijk. Wel wordt er op het totale etmaalgebruik gehandhaafd volgens het handhavingvoorschrift Rotterdam The Hague Airport. Daarnaast is er in het advies van de Commissie van Heijningen een aantal reguleringsmogelijkheden opgenomen om het nachtelijk gebruik van de luchthaven te beperken. Hiervoor zal een afsprakenkader (convenant) worden vastgelegd en zal afspraken bevatten over monitoring, periodieke rapportages en mogelijke verbeteracties.
	72. De meeste klachten gaan over nachtvluchten en het werkelijk aantal nachtvluchten is de afgelopen jaren met 33% tot 136% overschreden. Desondanks noemt Rotterdam The Hague Airport als één van de hoofdaanleidingen het accommoderen van regeringsvluchten tussen 23:00 en 07:00. Dit wijzigingsverzoek getuigt van een total miskenning van de problematiek rond nachtvluchten.		72. Om tegemoet te komen aan de zorgen van de regio met betrekking tot de uitbreiding van het aantal nachtbevingen op Rotterdam The Hague Airport hebben de Ministers van VenW en VROM in het MER 2008 een nieuw alternatief 4c laten uitwerken. In dit alternatief wordt er voor het accommoderen van extra overheidsvluchten, naar aanleiding van de sluiting van vliegbasis Valkenburg, extra <i>geluidsruimte</i> toegevoegd voor 627 vliegtuigbewegingen overdag. Alternatief 4c komt tegemoet aan de zorgen van de regio betreffende het aantal nachtbevingen op Rotterdam The Hague Airport en ondanks dat 4c niet voldoet aan het verzoek van de luchthaven om de geluidsruimte in de nacht uit te breiden, stelt het de exploitant wel in staat om het beoogde (extra) vliegverkeer af te handelen.

			<p>Ten aanzien van de nachtvluchten geldt ook dat het <i>benutten</i> van de geluidruimte in de nacht (meer vluchten in de nacht) tot gevolg heeft dat er minder vluchten overdag kunnen plaatsvinden. Iedere extra vlucht tussen 23.00 en 06.00 zal betekenen dat er 10 vluchten minder kunnen worden uitgevoerd in de periode 08.00-18.00.</p> <p>Het gebied binnen de 26dB(A)-contour, het gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting, is bij alternatief 4c ruim 30% kleiner dan in het referentiealternatief. Ook de afname van het aantal mensen dat ernstige hinder door nachtelijke vliegtuiggeluid is in alternatief 4c het grootst. Uit TNO onderzoek is gebleken dat in het geval van alternatief 4c de mate van slaapverstoring met 26% afneemt ten opzichte van de aanwijzing 2004.</p>
	73. Welke sancties worden ingesteld bij overtreding/overschrijding van de nachtvluchten?		<p>73. Het nachtgebruik is op grond van de aanwijzing slechts voor bepaalde categorieën vliegtuigen toegestaan. Tegen een overtreding van de aanwijzing kan worden opgetreden met bestuursdwang.</p> <p>Tevens geldt dat meer vluchten in de nacht tot gevolg heeft dat er minder vluchten overdag kunnen plaatsvinden. Iedere extra vlucht tussen 23.00 en 06.00 zal betekenen dat er 10 vluchten minder kunnen worden uitgevoerd in de periode 08.00-18.00.</p>
	74. Rotterdam The Hague Airport wil 849 nachtvluchten verwerken. Daarboven zijn er nog 350 vluchten die gebruik maken van de extensieregeling om later dan 23.00/24:00 binnen te komen. In totaal gaat het om 3 á 4 vluchten per nacht waar 20% van de betrokken bewoners wakker van wordt.		<p>74. In het getal van 849 is het aantal van 350 vluchten opgenomen.</p> <p>Het aantal 849 is als volgt opgebouwd: 400 vluchten tussen 23.00-06.00 uit het besluit 2001 + 99 vluchten tussen 06.00-07.00 uit het besluit 2001 + 350 vluchten tussen 23.00-01.00 uit het besluit 2004.</p>
	75. Ik wens geen nachtvluchten met grote vliegtuigen en pleit voor handhaving van die 600 vliegbewegingen – liefst minder – en niet		<p>75. Het besluit richt zich niet op een grootschalige uitbreiding van het nachtgebruik. De inzet van grotere vliegtuigen is de keuze van de markt</p>

	800. Dat moet wettelijk vastgelegd worden.		<p>(luchtvaartmaatschappijen) waarmee de luchthavenexploitant wordt geconfronteerd. Grotere vliegtuigen nemen echter meer geluidsruimte in wat betekent dat met de inzet van grotere vliegtuigen er minder vliegtuigbewegingen kunnen worden geaccommodeerd. Daarnaast is het plannen van vluchten met grotere vliegtuigen niet toegestaan in de periode 00:00-06:00 uur.</p> <p>In het aanwijzingsbesluit wordt de totale geluidsruimte in de vorm van een 35 Ke-geluidszone vastgelegd. Er wordt gehandhaafd volgens het handhavingsvoorschrift Rotterdam the Hague Airport.</p>
	76. Graag aandacht voor de gemiste kans ten aanzien van het handhaven van de nachtvluchten. Ik wil graag een toelichting hebben waarom dat niet mogelijk wordt geacht of wordt gewenst want dit is wel een groot vraagstuk voor heel veel bewoners.		76. Zie reactie antwoord 75.
	77 Ook aandacht voor de onafhankelijke positie van de inspectie om in het geval dat de handhaving door de inspectie mogelijk is, een zodanige wijze van handhaving mogelijk te maken dat daar zo min mogelijk politieke beïnvloeding van de minister mogelijk is.		77. De Inspectie van Verkeer en Waterstaat is onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is Rotterdam The Hague Airport aangewezen als luchthaven van nationaal belang. Dit houdt in dat de Minister van Verkeer en Waterstaat te allen tijde eindverantwoordelijk is voor de handhaving en bestuurlijke beslissingen ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport.

E. Inhoud ontwerpbesluiten en MER

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
13, 20, 24, 25, 29, 30, 36, 37, 38, 43, 48, 53, 59, 69, 70, 71, 74	78. Bijna een kwart van de ingediende zienswijzen bevat inhoudelijke opmerkingen dan wel vragen over de inhoud van de ontwerpbesluiten en het MER. Een aantal participanten geeft aan dat ze tegen een bepaald alternatief zijn, zoals alternatief 5. Anderen hebben bijvoorbeeld specifieke vragen over de gebruikte methoden, verzoeken om een uitbreiding van het aantal meetpunten in bepaalde gemeenten of uitvoering van het voorgestelde slaaperstoringsonderzoek.	78. Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat het voor een aanzienlijk deel van de participanten niet duidelijk is geworden waarom bepaalde alternatieven in het MER zijn opgenomen en uitgewerkt en hoe deze alternatieven een rol hebben gespeeld in de aanwijzingsprocedure. In het MER is de status van de verschillende onderzochte alternatieven aangegeven en in het ontwerpbesluit staat expliciet aangegeven welke variant de basis heeft gevormd voor het aanwijzingsbesluit. De Commissie adviseert deze aspecten in de Nota van Antwoord nogmaals (kort en bondig) aan te geven en uit te leggen waarom uiteindelijk variant 4c uiteindelijk is gekozen.	78. Bij het opstellen van het MER zijn zes alternatieven beoordeeld: <ol style="list-style-type: none"> 1. Het referentiealternatief, dit is de uitgangssituatie, ofwel de aanwijzing zoals deze sinds 2004 voor Rotterdam The Hague Airport geldt. 2. Alternatief 2: dit is de actualiseringslag voor het grote (Ke)verkeer volgens een gecorrigeerd rekenmodel, nieuwe rekenvoorschriften, actuele vliegroutes en met de actuele vloot en actueel luchthavengebruik. 3. Dit alternatief is alternatief 2 waarbij de luchtverkeersleiding is uitgebreid met een tweede instrument landingsstelsel (ILS). 4. Alternatief 4 is weer een uitbreiding van 3 plus extra overheidsvluchten. Dit alternatief gaat uit van toevoegen van geluidruimte voor a. 79 extra regeringsvluchten 's nachts, b. voor 627 extra overheidsbewegingen gedurende het etmaal (527 overdag en 100 in de nacht) en c. 627 extra overheidsvluchten enkel overdag (4c). 5. Bij alternatief 5 is bij alternatief 4 ook nog verruiming van de Ke-geluidzone opgenomen voor de verdere ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport als zakenluchthaven. 6. Alternatief 6 ten slotte is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief; dat is alternatief 4 maar dan inclusief maatregelen om de milieugevolgen zoveel mogelijk te beperken. <p>Met de keuze voor alternatief 4c, samen met het herzien van het milieueffectrapport en in combinatie met de initiatieven om nachtelijk gebruik terug te brengen, is door het Rijk gehoor gegeven aan de belangrijkste aandachtspunten uit het bestuurlijk overleg over het voorontwerp in 2007.</p>

			<p>In alle gepresenteerde alternatieven blijft Rotterdam The Hague Airport een luchthaven met één landingsbaan en met een ongewijzigd banenstelsel. Ook de openingstijden en Bkl-zone (voor kleine luchtvaart) blijven ongewijzigd.</p> <p>De Minister kiest niet voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief als zodanig als voorkeursalternatief, omdat (nog) niet van alle maatregelen daarin is gebleken dat deze definitief uitgevoerd kunnen worden. Dat betekent niet dat geen van deze maatregelen zullen worden uitgevoerd; de maatregelen van het MMA namelijk die wél uitvoerbaar zijn, zijn deels al gerealiseerd, deels in gang gezet en deels nog nader in onderzoek.</p>
	79. In de zienswijzen wordt door participanten aangegeven dat het niet duidelijk is welke geluidscontouren van toekomstige, reeds geplande bronnen meegenomen zijn in de procedure, dan wel waarom sommige van deze bronnen niet zijn meegenomen. Er is daardoor geen beeldvorming mogelijk over wat het geluid gaat betekenen voor de bewoners. Hierover is in de paragraaf rond geluidshinder al een advies gegeven (zie aldaar).		79. Zie reactie antwoord 24.
	80.	80. De commissie adviseert de minister de Commissie Van Heijningen te verzoeken haar werkzaamheden voort te zetten en daarbij de relatie te leggen met het eerdere advies betreffende de Commissie Van Heijningen uit hoofdstuk 3 waarin wordt aangegeven duidelijk te communiceren over de status van de door deze commissie voorgestelde oplossingsrichtingen/maatregelen en welke rol de lokale overheden daarbij hebben.	80. Zie reactie antwoord 10.
	81. De meetpunten in Lansingerland moeten worden uitgebreid (nu alleen in Berkel en		81. Ten behoeve van het plaatsen van de meetpunten is door het NLR onderzoek gedaan naar de meest relevante

	Rodenrijs en Bergschenhoek).		punten. Hierbij is rekening gehouden met beschikbaarheid van de locatie, achtergrond geluiden, afstand tot woningen en geluidsbelasting. Deze meetpunten dienen ter ondersteuning bij de beoordeling van de klachten, maar worden niet gebruikt bij de berekening van de geluidsbelasting. Het bevoegd gezag is van mening dat hiermee in voldoende meetpunten is voorzien.
	82. Is het zo dat de komende besluiten de weg vrijmaken voor meer Transavia vluchten behalve voor regeringsvluchten?		<p>82. Het onderhavige besluit biedt de exploitant extra geluidsruimte voor 627 extra vliegbewegingen overdag per jaar van de overheid (militair en regering) vanwege de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg.</p> <p>Na de vaststelling van een geluidzone wordt alleen naar de totale hoeveelheid geluid gekeken, niet naar het type gebruiker. De keuze welk verkeer kan worden afgewikkeld binnen de geluidzone is aan de exploitant. Dat betekent in elk geval géén overschrijding van wat maximaal is toegestaan aan geluid. Het staat de luchthavenexploitant wettelijk vrij om de geluidszone in te vullen, mits het totale gebruik binnen de vastgestelde zone past. De vaststelling van de geluidzone vindt plaats op basis van de geraamde vliegtuigbewegingen (hoeveelheid, route, typen, etc.) Bij het handhaven wordt de realisatie afgezet tegen de geluidzone.</p> <p>Ten aanzien van regeringsvluchten krijgt de exploitant jaarlijks van minister van V&W te horen hoeveel geluidsruimte in het komende gebruiksjaar gereserveerd moet worden voor regeringsvluchten zodat is veilig gesteld dat dit aantal ook daadwerkelijk gebruik kan maken van de luchthaven.</p>
	83. 24 mensen hebben een handtekening gezet onder de zienswijze die aangeeft dat zij absoluut tegen alternatief 4c zijn.		83. Zie reactie antwoord 78.
	84. In de MER is rekening gehouden met de		84. Zie reactie antwoord 24.

	geluidsproductie van de HSL. Aan de berekeningen van dit geluid wordt inmiddels dusdanig getwijfeld dat zowel het ministerie als de gemeente nieuwe metingen laten uitvoeren.		
	85. Uit het MER valt niet op te maken dat het actuele luchthavengebruik een ruime overschrijding behelst van de milieuruimte op basis van de geldende aanwijzing, terwijl actuele luchthavengebruik een aanleiding is voor het opstellen van de MER.		85. Het MER laat de effecten zien van de mogelijke toekomstvarianten. De procedure tot aanpassing, actualisering en verruiming van de Ke-geluidzone van de aanwijzing 2004 loopt al geruime tijd en krijgt met dit besluit zijn beslag. Ook in de afgelopen jaren is op Rotterdam The Hague Airport telkens gehandhaafd op basis van een jaarlijks vastgesteld interim beleidskader. Dit beleidskader is breed gecommuniceerd (CMLR, exploitant, de Tweede Kamer). Na vaststelling van het wijzigingsbesluit dient het gebruik weer plaats te vinden binnen de in de aanwijzing vastgelegde gebruikruimte.
	86. De luchthaven geniet al jaren van een behoorlijk ruim gedoogbeleid; er zijn 30% meer vluchten dan dat er eigenlijk zouden mogen zijn.		86. Het gaat bij het toestaan van vliegverkeer niet om een maximaal aantal vluchten, maar om een maximale hoeveelheid geluid. Bij Rotterdam The Hague Airport wordt jaarlijks een interimbeleidskader vastgesteld, wat breed wordt gecommuniceerd (CMLR, exploitant, de Tweede Kamer). Op basis van dit interim beleidskader heeft steeds handhavend toezicht plaatsgevonden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ten opzichte van het Handhavingskader heeft geen overschrijding plaatsgevonden.
	87. Gemeente Midden-Delfland heeft geconstateerd dat de mate van invloed van alternatieven 1 t/m 4 en 6 van vergelijkbare, acceptabele orde is voor Midden-Delfland. Alternatief 5 is daarentegen beduidend minder gunstig voor Midden-Delfland. De 20 Ke-zone neemt fors toe en bij dit alternatief valt zelfs de 25 Ke-zone ruimschoots over ons grondgebied. Gemeente Midden-Delfland verzoekt niet te kiezen voor alternatief 5.		87. In navolging van het Ontwerp Besluit wordt in het Besluit gekozen voor alternatief 4c. Alternatief 5 is niet aan de orde.

	<p>88. Op het kaartje dat gaat over de geluidscontouren staan niet de toekomstige zaken waar men mee te maken krijgt zoals de aansluiting A13/A16, de HSL-lijn, zelfs de weg die boven Bergschenhoek loopt staat er nog niet op. Ik weet niet met welke onderleggers gewerkt wordt. Ik vind het storend dat ik me niet kan oriënteren op de toekomst. Op die manier is een beeldvorming van wat het geluid betekent voor de bewoners heel erg lastig. Het zou handig zijn om een 3D-model te hebben van wat het geluid nu is en wat het betekent zodat men kan zien hoever het toeneemt. Graag toelichting in moderne technieken.</p>		<p>88. Ontwikkelingen rond de A13/A16 zijn niet meegenomen in het Ontwerp Besluit, aangezien de scope van de MER en het aanwijzingsbesluit van Rotterdam The Hague Airport 2015 is, en de mogelijke realisatie van de A13/A16 niet wordt voorzien vóór 2020. Het Ontwerp Besluit houdt alleen rekening met ontwikkelingen waar al besluitvorming over is geweest of waar op korte termijn besluitvorming over zal plaatsvinden.</p> <p>In het MER Rotterdam The Hague Airport zijn wel de berekende geluidsbelastingen zoals vastgelegd in de bijlagen bij het Tracé Besluit HSL opgenomen.</p> <p>Zie verder reactie antwoord 24.</p>
	<p>89. Wanneer is een vlucht zakelijk? Geldt dat al vanaf één zakelijke passagier?</p>		<p>89. In het Onderhandelaarsakkoord tussen Gemeente Rotterdam en Schiphol Group uit 1998 dat als basis heeft gediend voor het aanwijzingsbesluit 2001 zijn afspraken gemaakt ten aanzien van het profiel van Rotterdam The Hague Airport. Afgesproken is dat de luchthaven een zakenprofiel heeft, maar dat dit kan worden aangevuld met vakantievluchten. Rotterdam The Hague Airport handelt een combinatie van lijndiensten, taxi- en zakenvluchten en les- en recreatieve luchtvaart af. Het is Rotterdam The Hague Airport toegestaan al deze verschillende types luchtvaart af te handelen mits dit past binnen de gehele geluidszone zoals is opgenomen in variant 4c van het aanwijzingsbesluit.</p>
	<p>90. Waarom wordt de optie 'ontwikkelen naar een volledig zakelijk vliegveld' niet onderzocht?</p>		<p>90. Zie reactie antwoord 20 en 89.</p>
	<p>91. Er wordt over gesproken dat een commissie gaat onderzoeken hoe de hinder terug te dringen. Maar hoe? Ik zie op een kaartje staan: 35 Ke zone is gelijk aan de 56 Lden zone. Als</p>		<p>91. Zie reactie antwoord 10.</p> <p>In het MER zijn verschillende varianten van het luchthavengebruik onderzocht. De voorkeursvariant is</p>

	<p>men van variant 1 naar variant 4c gaat onder die 35 Ke zone, dan heeft ongeveer 200% van het aantal bewoners, dus een verdubbeling van het aantal woningen, overlast. Als men dan in de 56 Lden methode van de 1 naar de 4c voorkeur gaat, dan heeft ineens maar de helft van het aantal woningen overlast. Dat vind ik heel vreemd omdat te verwachten is dat ook daar de overlast toeneemt.</p>		<p>alternatief 4c. Hierin wordt de Ke-zone geactualiseerd en is extra <i>geluidruimte</i> toegevoegd voor 627 extra overheidsvluchten enkel overdag. Deze nieuwe Ke-zone past ook binnen zoneringscontouren van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. De Ke-geluidszones nemen in oppervlakte toe:</p> <p>a. ten gevolge van de correctie van het rekenmodel en het nieuwe rekenvoorschrift (waarbij ook geluid onder 65 dB(A) wordt meegerekend) en</p> <p>b. door de extra overheidsvluchten die via Rotterdam The Hague Airport worden afgewikkeld. De correctie onder a. bevat geen feitelijke toename van het geluid van het voorgenomen verkeer, maar een betere weergave van het totaal aan geluid omdat nu alle geluid wordt meegerekend. De toename van het overheidsverkeer (b.) vormt wel een feitelijke toename van geluidsproductie: zo neemt de oppervlakte van de 35Ke-zone toe van 7,36km² tot 7,50km², met 1,9% derhalve).</p>
	<p>92. Hoe is het stationair draaien van de motoren bij het opstarten van de vliegtuigen geregeld en het testen van de motoren? Dit geeft een enorme vervuiling en is niet meegenomen in de m.e.r?</p>		<p>92. Het draaien van motoren voor de start behoort tot de normale startprocedure en is meegenomen in het berekeningsvoorschrift voor de geluidbelasting in Ke. De geluidbelasting voor het proefdraaien van motoren is geregeld via de inrichtingsvergunning van de luchthaven op grond van de Wet milieubeheer.</p> <p>Zie verder reactie antwoord 155.</p>
	<p>93. Wat is het risico van het enigszins toenemen van het aantal vluchten? Ik mis dat in het rapport.</p>		<p>93. De effecten van de aanwijzing en toename van het aantal vluchten zijn in het MER behandeld. Daarbij zijn ook de mogelijke risico's t.a.v. de gezondheid in beeld gebracht.</p> <p>Zie verder reactie antwoord 155 en 185.</p>

F. Vliegroutes

Nrs. zienswijzen	Zienswijzen	CIE 21	Reactie bevoegd gezag
5, 11, 14, 16, 18, 33, 45, 46, 51, 53, 54, 61, 62, 66	94. Ongeveer 20% van de indieners van zienswijzen geeft aan dat vliegroutes over woonwijken zoveel mogelijk vermeden moeten worden. In verschillende zienswijzen wordt gewezen op mogelijkheden om over akkerbouwgebieden te vliegen. Ook wordt de wens uitgesproken dat vliegcorridors in het aanwijzingsbesluit worden opgenomen, waarbij woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. Volgens één zienswijze is er al een vliegcorridor aan de zuidwest zijde van de landingsbaan ingesteld, ter beperking van de overlast voor bewoners van de deelgemeente Overschie. Door beter gebruik te maken van het Instrument Landing System (ILS) zou een vliegcorridor aan beide zijden van de start- en landingsbaan geëffectueerd kunnen worden.	94. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wat het effect is van toepassing van het tweede ILS op de aanvliegroutes en de geluidscontouren en welke mogelijkheden hij heeft om de aanvlieg- en vertrekroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegroutes boven verderweg gelegen gebieden. De minister zou daarbij ook moeten aangeven welke mogelijkheden de nieuwe wetgeving meer biedt dan de wetgeving die op dit aanwijzingsbesluit van kracht is en hoe hij daarmee om zal gaan als in 2015 een nieuwe aanwijzingsprocedure wordt gestart.	94. Het gebruik van ILS is niet verplicht. Alleen tijdens slecht zicht situaties is het noodzakelijk om een ILS te gebruiken bij de landing. Indien er voldoende zicht is hoeft de piloot de ILS niet te gebruiken maar kan de luchthaven "op zicht" aanvliegen. De plaatsing van de tweede ILS bij Rotterdam the Hague Airport heeft tot gevolg dat vliegtuigen die vanuit het Westen landen met behulp van de ILS deze landing nauwkeurig kunnen uitvoeren wat leidt tot een concentratie van geluid in een beperkt gebied. Zie verder reactie antwoord 28.
	95. Daarnaast dient volgens één zienswijze ook rekening gehouden te worden met natuurrijke stiltegebieden.		95. Zie reactie antwoord 25.
	96. In veel zienswijzen wordt het vermoeden uitgesproken dat een groot aantal vliegtuigen zich niet aan de vastgestelde vliegroutes houden. Men vraagt zich dan ook af in hoeverre er op een juiste manier gebruik wordt gemaakt van het (ILS), met name aan de zijde van Lansingerland.	96. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven wat het effect is van toepassing van het tweede ILS op de aanvliegroutes en de geluidscontouren en welke mogelijkheden hij heeft om de aanvlieg- en vertrekroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegroutes boven verderweg gelegen gebieden. De minister zou	96. Zie reactie antwoord 94.

		daarbij ook moeten aangeven welke mogelijkheden de nieuwe wetgeving meer biedt dan de wetgeving die op dit aanwijzingsbesluit van kracht is en hoe hij daarmee om zal gaan als in 2015 een nieuwe aanwijzingsprocedure wordt gestart	
	97. Ook wordt in één zienswijze opgemerkt dat met een toenemende nauwkeurigheid van het gebruik van de aanvliegeroutes er een concentratie van overlast optreedt voor betrokken bewoners.		97. Zie reactie antwoord 94.
	98. In de zienswijze wordt dan ook voorgesteld om deze betrokken bewoners te compenseren door het treffen van extra maatregelen.		98. Zie reactie antwoord 6.
	99. In één zienswijze wordt de vrees uitgesproken dat een intensivering van het luchtverkeer tot gevolg heeft dat vliegroutes, die in de huidige situatie minder vaak worden gebruikt, in het vervolg ook intensiever zullen worden gebruikt, met de bijkomende toename van geluidsoverlast. De routes die met het oog op geluidshinder gunstiger gelegen zijn worden nu namelijk al dusdanig intensief gebruikt, dat verdere groei op die routes door de participant bijna niet mogelijk wordt geacht.		99. Ter kennisneming.
	100. Hoewel grotere toestellen meer geluid voortbrengen wordt geconstateerd dat zij zich beter aan de vliegroutes houden dan kleine vliegtuigen. Vanwege de voorspelbaarheid van de grote vliegtuigen worden zij volgens één zienswijze als minder overlastgevend ervaren dan de kleine vliegtuigen die op alle momenten van de dag en van alle richtingen aan komen vliegen. Kleinere vliegtuigen vliegen vaak 'op zicht' en gebruiken daarvoor onder andere		100. Voor lichtere vliegtuigen (propeller aangedreven met een maximaal startgewicht van 6000kg), die de routes voor het klein verkeer volgen, geldt een afzonderlijke milieuzone die wettelijk is vastgesteld, de BkL-zone (Besluit geluidbelasting kleine luchtvaart). De wijziging van het aanwijzingsbesluit betreft alleen het groot vliegverkeer. Bij voorkeursvariant 4c die als basis dient voor het aanwijzingsbesluit is de BkL-zone en de bijbehorende invoerset van dit kleine verkeer (29.445 bewegingen per jaar) hetzelfde gebleven ten opzichte van de aanwijzing

	<p>daken van woningen als bakens, wat door de bewoners als zeer overlastgevend wordt ervaren. Het lijkt erop alsof sommige kleine vliegtuigjes gebruikt worden als stuntvliegtuig, waarbij zij de daken volgens een aantal bewoners erg dicht naderen. Niet bekend is of daar sancties op staan en op welke manier daarop wordt gecontroleerd en/of gehandhaafd. Controle op het uitwaaien van kleinere vluchten door middel van het Fanomos systeem heeft volgens één zienswijze geen zin, evenals het indienen van klachten omtrent geluidsoverlast door kleinere vliegtuigen.</p>		<p>2004. Klein luchtverkeer is derhalve toegestaan zolang het binnen de vastgestelde Bkl-zone blijft.</p> <p>Voor vliegtuigen die op zicht vliegen gelden geen verplichte routes, de routes die zijn vastgelegd fungeren als leidraad om dit vliegverkeer te kunnen scheiden van het andere verkeer. Het Fanamos-systeem registreert niet de tracks van het BKL-verkeer.</p> <p>Wel bevatten de artikelen 42 tot en met 48 van het Luchtverkeersreglement voorschriften omtrent het op zicht vliegen. Overtreding van deze regels is een strafbaar feit. De handhaving geschiedt door de KLPD.</p>
	<p>101. Route over Bleiswijk voorkomen door enkele kilometers door te vliegen en ter hoogte van Moerkapelle de bocht naar rechts in te zetten: vliegtuigen vliegen daar nog hoger en niet over een woonkern.</p>		<p>101. Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van een eventuele aanpassing van de aanvliegeroutes Rotterdam the Hague Airport is opgenomen in het advies van de Commissie van Heijningen (oplossingsrichtingen 6 en 7). Op welke wijze het landende verkeer vrijgehouden kan worden van de woonkernen op een zodanige wijze dat het totaal aantal woningen met geluidsbelasting afneemt en het vliegverkeer toch op een veilig wijze kan worden afgehandeld zal in dit kader nader onderzocht worden. Definiëren van een andere aanvliegeroute zal eventueel plaatsvinden na afronding van het benodigde onderzoek. Een eventueel andere aanvliegeroute kan gevolgen hebben voor het beperkinggebied geluidbelasting. Indien een wijziging hiervan optreedt zal dit meegenomen worden in het eerste luchthavenbesluit dat op basis van de nieuwe wet en regelgeving RBML voor november 2014 vastgesteld dient te zijn.</p>
	<p>102. Maken vliegtuigen in de praktijk wel gebruik van het ILS aan de Lansingerland-zijde?</p>		<p>102. Ja, vliegtuigen maken gebruik van de ILS aan de Lansingerland zijde. Echter, als het zicht het toelaat is het ook mogelijk en toegestaan om zonder gebruik te maken van de ILS te landen.</p>
	<p>103. De externe effecten (zoals externe</p>		<p>103. De Luchtvaartwet kent geen normering voor externe</p>

	veiligheid en geluid) van de vliegroute over meerdere woonwijken van Capelle aan den IJssel, Nieuwerkerk aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel zijn niet in beeld gebracht.		veiligheid. De wijziging van het aanwijzingsbesluit is gebaseerd op deze wetgeving. Alhoewel met dit besluit geen risicocontouren voor externe veiligheid worden vastgesteld, zijn de gevolgen van het onderhavige besluit voor externe veiligheid wel in kaart gebracht. Met de nieuwe Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) worden veiligheidsnormen geïntroduceerd. Op het moment dat voor Rotterdam the Hague Airport een luchthavenbesluit op grond van RBML wordt vastgesteld, kunnen ook contouren met ruimtelijke beperkingen in verband met externe veiligheid worden vastgesteld.
	104. De reikwijdte van het studiegebied had ik al tijdens de startnotitiefase onder de aandacht gebracht.		104. Ter kennisneming.
	105. De Belangenvereniging Huiseigenaren Tanthof Delft is van mening dat in het definitieve aanwijzingsbesluit de vertrekroutes van opstijgende vliegtuigen zodanig moet worden vastgesteld dat de geluidsoverlast in de wijk Tanthof geminimaliseerd wordt.		105. Zie reactie antwoord 28.
	106. Nu komen de Transavia-toestellen via een vaste route langs, waardoor het geluid (hoewel hard en gespreksverstoring) voorspelbaar is en daardoor weinig overlast geeft. Kleinere toestellen komen hier op alle momenten van de dag vanuit alle richtingen overvliegen, wat vanwege de onvoorspelbaarheid direct voor aandacht (en dus een gevoel van overlast) zorgt.		106. Ter kennisneming. De aanpassing op aanwijzing variant 4c betreft alleen het groot vliegverkeer. Bij variant 4c is de Bkl-zone en de bijbehorende invoerset van dit kleine verkeer (29.445 bewegingen per jaar) hetzelfde gebleven ten opzichte van de aanwijzing 2004.
	107. Het uitwaaiëren van de vluchten van de kleine luchtvaart over de wijk is via het Fanomos systeem niet te controleren en klachten		107. Ter kennisneming.

	daarover indienen heeft geen zin.		
	108. Van een bevriende piloot heb ik begrepen dat het dak van onze boerderij ('s avonds en altijd 's nachts) op die hoogte "'op zicht" bij dalen vaak als baken fungeert. Dat vind ik oké, maar kan men dan s.v.p. komend uit ZW - richting aan de rechterkant over het weilandje passeren? Dat zou voor vier woningen wat geluidsoverlast betreft winst opleveren.		108. Ter kennisneming.
	109. Hier in Ommoord zie ik ze vanaf de Brienoord komen, schuin over Ommoord achter de kinderboerderij, achter het zogenaamde skiveld, kort op de baan landen om tijdwinst te hebben. Dit gaat veel erger worden in de toekomst.		109. Ter kennisneming.

G. Procedure

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
9, 13, 15, 16, 19, 20, 24, 25, 27, 29, 36, 37, 38, 42, 43, 49, 50, 52, 53, 64, 66, 70, 72	110. Een deel van de participanten (15%) heeft aangegeven moeite te hebben met de gevoerde procedure. Men heeft het over verschillende onderwerpen, zoals de rol van de overheid, de toegankelijkheid en begrijpbaarheid van de documenten, of bijvoorbeeld de wijze waarop ze zelf of individuele gemeenten zijn betrokken bij het proces. Ook wordt er door participanten opmerkingen gemaakt over de toekomstige procedure ten aanzien van de handhaving. Het is voor hen onduidelijk op welke wijze de handhaving van de in de aanwijzing gestelde regels en afspraken zal worden uitgevoerd en het is daarnaast onduidelijk door welke partij	110. De Commissie is zich er van bewust dat de achtergronden voor de wijziging van het aanwijzingsbesluit en de procedure rond de vaststelling van het aanwijzingsbesluit een complex geheel is en vele vragen heeft opgeroepen. De Commissie adviseert daarom in de Nota van Antwoord in duidelijke en voor de 'leek' begrijpbare bewoordingen uit te leggen wat de aanleiding is geweest voor het starten en doorlopen van de procedure en binnen welke juridische kaders dat moest geschieden (oude versus nieuwe wetgeving, beperkte handhavinginstrumenten), uit te leggen wat de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken overheden daarbij zijn	110. [Aanleiding aanwijzingsprocedure] Op 30 september 2005 heeft de initiatiefnemer, Rotterdam The Hague Airport, een verzoek ingediend tot wijziging van de aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport. De exploitant verzocht onder meer om een beperkte uitbreiding van de geluidszone voor groot luchtverkeer ten gevolge van de sluiting van Marinevliegkamp Valkenburg en het toestaan van het gebruik van de luchthaven in de nacht ten behoeve van regeringsvluchten. Uitgangspunt van de exploitant is om de Ke-geluidzone en de regelgeving voor het berekenen van geluidbelasting aan te passen, teneinde normaal te kunnen functioneren en het destijds als uitgangspunt voor de aanwijzing voorziene verkeer te kunnen (blijven)

	<p>dat dan gedaan zal worden.</p>	<p>(geweest) en wat de toekomstige ontwikkelingen zijn (zoals de nieuwe aanwijzing in 2015 waarbij dan de nieuwe wetgeving van kracht is en de instelling van een CRO Rotterdam The Hague Airport).</p>	<p>accommoderen. Ook wil de exploitant om maatschappelijke redenen kunnen voldoen aan het verzoek extra overheidsverkeer te accommoderen van voorheen het Marinevliegveld Valkenburg.</p> <p>[Verloop procedure]</p> <ul style="list-style-type: none"> - In september 2005 heeft de exploitant daarvoor de Startnotitie MER (Milieueffectrapportage) Zoneaanpassing Rotterdam The Hague Airport uitgebracht. Deze startnotitie heeft ter visie gelegen voor de zienswijze procedure. - In januari 2006 hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) als bevoegd gezag de richtlijnen en specificaties voor het MER uitgebracht. - Op 22 september 2006 is het door de exploitant uitgebrachte MER door het bevoegd gezag aanvaard. Vervolgens heeft het bevoegd gezag, op grond van het bestuurlijk overleg in 2007 en op grond van de inzichten omtrent de maatregelsuggesties uit het eerste advies in 2007 van Gedeputeerde Van Heijningen (13 september 2007), de exploitant verzocht het eerder in 2006 door het bevoegd gezag aanvaarde MER deels te herzien. Bij brief van 19 mei 2008 hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aanvullende richtlijnen uitgebracht. - Na finale toetsing is het MER op 19 december 2008 door het bevoegd gezag aanvaard. <p>[Oude versus nieuwe wetgeving]</p> <p>Deze aanwijzingsprocedure loopt nog onder de oude wetgeving. Op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet is de Minister van Verkeer en Waterstaat (in overeenstemming met de Minister van VROM) bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te wijzigen. Met inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) op 24 december 2008, zijn de</p>
--	-----------------------------------	---	---

		<p>artikelen 18 t/m 56 Luchtvaartwet echter vervallen. Artikel XVIA van RBML maakt het evenwel mogelijk om verzoeken tot wijziging van een aanwijzingsbesluit die zijn ingediend voor de publicatie van de genoemde wet in het Staatsblad, nog af te wikkelen onder het oude recht. Op dergelijke verzoeken blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (TK 1987-1988, nr. 15880) zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, RBML van kracht. In deze structuurvisie zijn voor Rotterdam The Hague Airport indicatieve zoneringscontouren opgenomen.</p> <p>Aangezien de aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad van RBML op 23 december 2008 (Stb. 561), is er nog steeds een rechtsgeldige grondslag voor het wijzigen van de aanwijzing.</p> <p>[Taken en verantwoordelijkheden verschillende overheden] De ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat vormen samen het bevoegd gezag. De minister van VROM is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke inpassing en de normering van de milieueffecten in de omgeving. De verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft betrekking op het beheer (en het toezicht op de overtreding) van de luchtvaartregels en de inrichting van luchthaventerreinen.</p> <p>De Minister van Verkeer en Waterstaat is op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te wijzigen. Over deze wijziging moet overeenstemming zijn met de Minister van VROM.</p> <p>De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de zienswijze- en adviesprocedure omtrent het ontwerpbesluit tot wijziging van een aanwijzing luchthaventerrein ligt op grond van artikel 21 van de Luchtvaartwet (zie paragraaf</p>
--	--	--

			<p>2.1 van dit rapport) bij gedeputeerde staten van de betreffende provincie.</p> <p>In het kader van artikel 19 van de Luchtvaartwet is bestuurlijk overleg over het voorontwerp gevoerd met de Provincie en de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het ontwerpbesluit wordt bestreken.</p>
	<p>111. In een aantal zienswijzen wordt aangegeven dat de overheid als onbetrouwbaar wordt beschouwd, onder één hoedje speelt met de exploitant van Rotterdam The Hague Airport en ingaat tegen eerdere toezeggingen.</p>		<p>111. Ter kennisneming.</p>
	<p>112. Participanten geven aan dat de wijziging veel ruimte biedt om de luchthaven nog intensiever te gebruiken dan in het wijzigingsverzoek is aangevraagd en dat er te weinig harde handhavinginstrumenten zijn om Rotterdam The Hague Airport te dwingen zich aan het wijzigingsbesluit te houden.</p>		<p>112. Het Structuurschema Burgerluchtvaartterrein (SBL) is het wettelijke kader voor de aanwijzing. Binnen dat kader kan de luchthaven opereren. Daarnaast garandeert de nieuwe wetgeving dat de vergunde geluidzone wordt gehandhaafd.</p>
	<p>113.</p>	<p>113. De Commissie adviseert om duidelijk aan te geven wat de taken en verantwoordelijkheden van de op te richten CRO Rotterdam The Hague Airport zijn en wie in deze CRO zitting hebben.</p>	<p>113. De toekomstige Commissie Regionaal Overleg voor Rotterdam The Hague Airport heeft als wettelijke taak 'om door overleg tussen [de in artikel 8.58 RBML, tweede en derde lid, bedoelde betrokkenen] een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen'. Het speelveld en bereik van het overleg en mogelijke advisering van de Commissie Regionaal Overleg beperkt zich daarmee tot het (toekomstige) luchthavenbesluit. De minimale samenstelling van de CRO is beschreven in artikel 8.58, tweede en derde lid. Het Rijk werkt aan een ministeriële regeling waarin nadere regels worden opgenomen omtrent taak, samenstelling en werkwijze van deze commissie. Voordat deze regeling wordt vastgesteld, zal overleg en afstemming met de</p>

			huidige commissie 28 plaatsvinden.
114.	114. De Commissie is van mening dat uitvoering van bovenstaande adviezen veel onbegrip en onvrede bij participanten en omliggende gemeenten weg kan nemen. Het vertrouwen in de betrokken overheden kan worden hersteld door burgers te wijzen op de mogelijkheden die de nieuwe wetgeving biedt voor de aanwijzing in 2015 (zoals bijvoorbeeld meer handhavingmogelijkheden) en op de mogelijkheden die zij krijgen om daar in te participeren.	114. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) beschikt over verschillende handhavingsinstrumenten om af te dwingen dat de geluidszone door de exploitant van Rotterdam The Hague Airport wordt nageleefd. Zo volgt bij een dreigende overschrijding van de geluidszone een waarschuwingsbrief van de IVW waarin de exploitant dringend wordt verzocht adequate maatregelen te nemen om een zone-overschrijding te voorkomen. Indien de IVW de maatregelen van de exploitant onvoldoende vindt, kan aan de exploitant een last onder dwangsom worden opgelegd om de exploitant te dwingen verdergaande maatregelen te nemen. Deze dwangsom wordt geheel of gedeeltelijk verbeurd indien aan het einde van het gebruiksplanjaar door de IVW is vastgesteld dat geluidszone alsnog overschreden is. Ook bestaat voor de IVW de mogelijkheid om in plaats van een last onder dwangsom bestuursdwang toe te passen. Het gaat dan om een (gedeeltelijke) sluiting van de luchthaven voor bijvoorbeeld een bepaalde categorie vliegtuigen om een overschrijding van de geluidszone te voorkomen of de gevolgen van een eventuele overschrijding zoveel mogelijk te beperken. Op basis van de nieuwe wetgeving (RBML) zal het toekomstige luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport, naast regels voor de exploitant en gezagvoerders van vliegtuigen, ook regels voor de luchtverkeersleiding bevatten. Het betreft hier regels inzake het gebruik van het luchtruim waarvan de naleving door de IVW kan worden afgedwongen door het opleggen van een bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete vormt een aanvulling op de instrumenten last onder dwangsom en bestuursdwang, waarmee de handhavingmogelijkheden voor de IVW, in relatie tot Rotterdam The Hague Airport, worden vergroot.	114. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) beschikt over verschillende handhavingsinstrumenten om af te dwingen dat de geluidszone door de exploitant van Rotterdam The Hague Airport wordt nageleefd. Zo volgt bij een dreigende overschrijding van de geluidszone een waarschuwingsbrief van de IVW waarin de exploitant dringend wordt verzocht adequate maatregelen te nemen om een zone-overschrijding te voorkomen. Indien de IVW de maatregelen van de exploitant onvoldoende vindt, kan aan de exploitant een last onder dwangsom worden opgelegd om de exploitant te dwingen verdergaande maatregelen te nemen. Deze dwangsom wordt geheel of gedeeltelijk verbeurd indien aan het einde van het gebruiksplanjaar door de IVW is vastgesteld dat geluidszone alsnog overschreden is. Ook bestaat voor de IVW de mogelijkheid om in plaats van een last onder dwangsom bestuursdwang toe te passen. Het gaat dan om een (gedeeltelijke) sluiting van de luchthaven voor bijvoorbeeld een bepaalde categorie vliegtuigen om een overschrijding van de geluidszone te voorkomen of de gevolgen van een eventuele overschrijding zoveel mogelijk te beperken. Op basis van de nieuwe wetgeving (RBML) zal het toekomstige luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport, naast regels voor de exploitant en gezagvoerders van vliegtuigen, ook regels voor de luchtverkeersleiding bevatten. Het betreft hier regels inzake het gebruik van het luchtruim waarvan de naleving door de IVW kan worden afgedwongen door het opleggen van een bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete vormt een aanvulling op de instrumenten last onder dwangsom en bestuursdwang, waarmee de handhavingmogelijkheden voor de IVW, in relatie tot Rotterdam The Hague Airport, worden vergroot.
	115. Vlaardingen moet meegenomen worden in		115. Artikel 19 van de Luchtvaartwet geeft aan dat

	deze procedure.		bestuurlijk overleg over het voorontwerp gevoerd wordt met de Provincie en de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het ontwerpbesluit wordt bestreken (dat is de wettelijk bepaalde 'invloedsfeer'). Met deze partijen heeft het bevoegd gezag overleg gevoerd. De gemeente Vlaardingen viel in deze procedure niet onder de bedoelde gebieden.
	116. Lansingerland zal niet akkoord gaan omdat de minister niet heeft voldaan aan hun verzoeken. Kan de minister toch tot uitbreiding besluiten?		116. De Minister van Verkeer en Waterstaat is op grond van art. 27 van de Luchtvaartwet bevoegd een aanwijzing als bedoeld in art. 18 Luchtvaartwet te wijzigen. Dit besluit wordt genomen in overeenstemming met de Minister van VROM. Het bevoegd gezag doorloopt zorgvuldig de aanwijzingsprocedure en betreft daarbij het advies van de Commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet op grond van de ingediende zienswijzen. Bij het besluit worden alle betrokken belangen, ook die van Lansingerland afgewogen.
	117. Wijziging staat haaks op eerdere toezeggingen voor diverse maximeringen t.o.v. het referentiejaar 2004. Waarom toont de overheid zich van haar onbetrouwbaarste kant?		117. Ter kennisneming.
	118. Er worden weinig harde afspraken gemaakt m.b.t. regeringsvluchten.		118. Het onderhavige besluit biedt de exploitant extra geluidsruimte voor 627 extra vliegtuigbewegingen per jaar van de overheid (militair en regering) vanwege de sluiting van Marinevliegveld Valkenburg. Verder kiest het Rijk voor alternatief 4c (extra geluidsruimte voor extra overheidsvluchten overdag) om tegemoet te komen aan de zorgen van de regio met betrekking tot het aantal nachtbewegingen op Rotterdam The Hague Airport. Ten aanzien van regeringsvluchten krijgt de exploitant jaarlijks van minister van V&W te horen hoeveel geluidsruimte in het komende gebruiksjaar gereserveerd moet worden voor regeringsvluchten zodat is veilig gesteld dat dit aantal ook daadwerkelijk gebruik kan maken van de luchthaven.

			Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de administratie van uitgevoerde overheidsvluchten. Rotterdam The Hague Airport rapporteert hierover per kwartaal aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op basis van deze rapportages kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat het gebruik monitoren en de collega-departementen informeren. Wanneer het aantal gerealiseerde overheidsvluchten het met RA afgesproken aantal overheidsvluchten dreigt te overschrijden is dit tijdig zichtbaar en kan de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met zijn collega-ministers afspraken maken hoe de mogelijk dreigende overschrijding voorkomen kan worden.
	119. Het stoort mij dat de vier uiterst actuele aanpassingen/veranderingen in mijn directe omgeving als vier op zichzelf staande zaken worden behandeld, met ieder een eigen inspraak- en beroepsmogelijkheid. Er moet naar de brede samenhang worden gekeken. Dan pas kan er een evenwichtig standpunt worden genomen.		119. Ter kennisneming.
	120. Het verbaast mij dat er ondanks alle vernieuwingen rond de besluitvorming van infrastructurele projecten (conform Elverding) nu zo traditioneel met inspraak/reacties m.b.t. de drie grote aanpassingen wordt omgegaan. Waarom is er geen gecombineerde inspraakavond georganiseerd? Het geeft op z'n minst te denken dat de hoorzitting van Rotterdam The Hague Airport en de A13/16 op dezelfde avond is gepland.		120. Op grond van de huidige wet- en regelgeving zijn de infrastructurele projecten rond Rotterdam zelfstandige besluiten met ieder een eigen wettelijk voorgeschreven inspraakprocedure. Wel meent het Rijk dat beter gekeken had kunnen worden naar een combinatie van inspraakavonden en hoorzittingen om zo meer tegemoet te komen aan de behoefte aan communicatie en de beschikbare tijd van bewoners/omgeving.
	121. Het is onmogelijk om als leek wijs te worden uit alle documenten. Komen er nu meer dagvluchten of meer nachtvluchten?		121. In de wijziging op het aanwijzingsbesluit wordt de Kegeluidszone geactualiseerd en wordt geluidsruimte toegevoegd ten behoeve van 627 extra overheidsvluchten buiten de nacht. Het is Rotterdam The Hague Airport toegestaan luchtverkeer af te handelen mits dit past binnen

			<p>de gehele geluidzone zoals is opgenomen in variant 4c van het aanwijzingsbesluit. Deze geluidzone is een begrenzing aan geluid, en geen begrenzing aan aantal vliegtuigbewegingen. Hoeveel vliegtuigbewegingen (vluchten) in de geluidzone passen, hangt dan ook af van de geluidbelasting van het vliegtuigtype. Daarbij kan het verkeer overdag of 's nachts worden afgehandeld, waarbij wel wordt aangetekend dat voor verkeer dat 's nachts wordt afgehandeld een hoge nachtstraffactor geldt (het geluid van vluchten 's nachts telt 10 keer zo zwaar als vluchten midden op de dag).</p>
	<p>122. Vereniging Bedrijven Schiebroek (VBS) wordt in het voorontwerp bestemmingsplan geconfronteerd met maatregelen van een contourenbeleid, zowel geluidscontouren als externe veiligheid. Deze maatregelen hebben grote beperkende invloed op het ondernemersschap in alle facetten. VBS weet nog steeds niet wat de invloed is van deze maatregelen voor het bedrijventerrein. Door de wijziging aanwijzing Rotterdam The Hague Airport worden de beperkende maatregelen alleen maar bedreigender. Waarom is het bestuur van VBS niet betrokken bij het proces en bewoners wel? VBS wil dat er een eenduidig beleid wordt vastgesteld en dat er een heldere definitie wordt geformuleerd van artikel 2 van de algemene bepalingen lid 5 uit het bestemmingsplan met daarin de vermelding van 'beperkt kwetsbare objecten'.</p>		<p>122. Allereerst dient opgemerkt te worden dat met de onderhavige wijziging van het aanwijzingsbesluit geen plaatsgebonden risicocontouren voor externe veiligheid worden vastgesteld. In het aanwijzingsbesluit is onder andere de Ke-geluidzone vastgelegd waarin de maximale gebruiksruimte wordt weergegeven voor groot vliegverkeer. De zienswijze heeft betrekking op een gemeentelijk bestemmingsplan en het beleid van de gemeente Rotterdam en de Provincie Zuid-Holland aangaande externe veiligheid.</p> <p>De Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) legt voor het eerst normen met betrekking tot externe veiligheid van een luchthaven vast. Deze normering is uitgewerkt in het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens (op grond van het Besluit burgerluchthavens wordt met een 'beperkt kwetsbaar gebouw' bedoeld: 'gebouw met een kantoor-, cel -, industrie-, sport- of logiesfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2003').</p> <p>De onderhavige wijziging van het aanwijzingsbesluit is evenwel nog gebaseerd op de oude wetgeving. De bedoeling is dat op basis van de nieuwe regelgeving binnen vijf jaar een zogenaamd Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport wordt vastgesteld. Een</p>

			<p>luchthavenbesluit bevat regels voor de ruimtelijke indeling van de omgeving van een luchthaven. Deze komen tot uitdrukking in een beperkingengebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden met het oog op de geluidbelasting, de externe veiligheid en internationale eisen ten behoeve van de vliegveiligheid. Dergelijke regels zijn gericht tot de gemeenten en tot de (potentiële) gebruikers wier gronden door het beperkingengebied worden bestreken. Gemeenten dienen op basis van deze regels een bestaand bestemmingsplan aan te passen dan wel deze regels in acht te nemen bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.</p> <p>Dit kan betekenen dat de ontwikkeling/uitbreiding van bedrijventerreinen, afhankelijk van de ligging van deze terreinen, beperkt kan worden als gevolg van de externe veiligheidssituatie van de luchthaven. In het MER zijn de gevolgen van het externe veiligheidsrisico reeds inzichtelijk gemaakt.</p>
	123. De provincie heeft gesteld te streven naar de sluiting van Rotterdam The Hague Airport na de komst van de HSL. Hierop terugkomen als de HSL er al ligt is onbetrouwbaar.		123. Ter kennisneming.
	124. Rotterdam The Hague Airport en de ministeries van VenW en VROM hebben het gestelde vertrouwen van de omwonende van Rotterdam The Hague Airport geschaad. De wijziging biedt veel ruimte om de luchthaven nog intensiever te gebruiken dan in het wijzigingsverzoek is aangevraagd. Er zijn te weinig harde handhavinginstrumenten om af te dwingen dat Rotterdam The Hague Airport zich aan het aanwijzigingsbesluit zal houden.		<p>124. Het bevoegd gezag legt met de keuze voor variant 4c middels het wijzigingsbesluit een nieuwe maximale geluidzone vast. Daarbinnen dient Rotterdam The Hague Airport het luchtverkeer af te handelen. Méér verkeer (=geluid) afhandelen dan in deze geluidszone past, is niet toegestaan. Bij een dreigende overschrijding zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat optreden om een feitelijke overschrijding te voorkomen.</p> <p>De Inspectie Verkeer en Waterstaat beschikt over verschillende handhavinginstrumenten om af te dwingen dat de geluidszone door de exploitant van Rotterdam The Hague Airport wordt nageleefd. Zo volgt bij een dreigende</p>

			<p>overschrijding van de geluidszone een waarschuwingsbrief van de IVW waarin de exploitant dringend wordt verzocht adequate maatregelen te nemen om een zone-overschrijding te voorkomen. Indien de IVW de maatregelen van de exploitant onvoldoende vindt, kan aan de exploitant een last onder dwangsom worden opgelegd om de exploitant te dwingen verdergaande maatregelen te nemen. Deze dwangsom wordt geheel of gedeeltelijk verbeurd indien aan het einde van het gebruiksplanjaar door de IVW is vastgesteld dat geluidszone alsnog overschreden is. Ook bestaat voor de IVW de mogelijkheid om in plaats van een last onder dwangsom bestuursdwang toe te passen. Het gaat dan om een (gedeeltelijke) sluiting van de luchthaven voor bijvoorbeeld een bepaalde categorie vliegtuigen om een overschrijding van de geluidszone te voorkomen of de gevolgen van een eventuele overschrijding zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Op basis van de nieuwe wetgeving (RBML) zal het toekomstige luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport, naast regels voor de exploitant en gezagvoerders van vliegtuigen, ook regels voor de luchtverkeersleiding bevatten. Het betreft hier regels inzake het gebruik van het luchtruim waarvan de naleving door de IVW kan worden afgedwongen door het opleggen van een bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete vormt een aanvulling op de instrumenten last onder dwangsom en bestuursdwang, waarmee de handhavingsmogelijkheden voor de IVW, in relatie tot Rotterdam The Hague Airport, worden vergroot.</p>
	<p>125. Op de inspraakavond van 23 september is pas na doorvragen bevestigd dat Rotterdam The Hague Airport de bestaande wijziging momenteel overschrijdt met toestemming van het ministerie. Dit werd niet genoemd. Dit wekt de indruk dat het ministerie onder één hoedje speelt met Rotterdam The Hague Airport.</p>		<p>125. Zie reactie antwoord 37.</p>

	<p>126. Rotterdam The Hague Airport heeft op 25 november 2008 op grond van artikel 27 het verzoek ingediend het aanwijzingsbesluit te wijzigen. Dit artikel is echter is 24 december 2008 vervallen. Rotterdam The Hague Airport wil dus de wijziging laten doorvoeren onder oude vervallen wetgeving. Dat de ministeries dit toestaan. Onder de nieuwe wetgeving zijn er bovendien veel meer harde handhavingsmogelijkheden die er onder de oude wetgeving niet zijn.</p>		<p>126. Het eerste verzoek van Rotterdam The Hague Airport in deze aanwijzingsprocedure dateert van 30 september 2005, een paar jaar voor de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving RBML. De aanvraag tot wijziging van het Aanwijzingsbesluit door de exploitant is ingediend voor plaatsing in het Staatsblad van RBML op 23 december 2008 (Stb. 561), is er nog steeds een rechtsgeldige grondslag voor het wijzigen van de aanwijzing.</p> <p>Voor het handhavingsinstrumentarium zie reactie antwoord 124.</p>
	<p>127. De aanleiding voor de MER procedure is sterk uitgebreid ten opzichte van het oorspronkelijke verzoek. In 2005 ging het om een technische aanpassing van een berekeningsmethode en in 2008 is de aanleiding uitgebreid met aanpassingen aan het nieuwe ILS.</p>		<p>127. In de loop der jaren is in de uitwerking rekening gehouden met voortschrijdend inzicht, zowel technisch (nieuwe ILS) als bestuurlijk (nieuw MER met nieuwe variant 4c). Voor zover niet sprake is van afwijking van de oorspronkelijke intentie is het meenemen in MER en besluitvorming van nieuwe omstandigheden/feiten niet meer dan rekening houden met voortschrijdend inzicht teneinde de toekomstvastheid van het nieuwe besluit te optimaliseren.</p> <p>Het huidige besluit valt nog steeds binnen het oorspronkelijke verzoek van</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. actualisering van de geluidruimte, en 2. extra ruimte voor extra overheidsvluchten.
	<p>128. De wetgever ziet erop toe dat geluidsoverlast door burgers en bedrijven wordt beperkt en ontduikt nu zelf haar eigen regel.</p>		<p>128. Ter kennisneming.</p>
	<p>129. De beschikbare informatie is dusdanig complex en uitvoerig gepresenteerd, waardoor het voor de meeste mensen 'lastig' wordt om alles correct te overzien. Zelfs de opstellers van de informatie weten het soms zelf niet meer.</p>		<p>129. Ter kennisneming.</p>
	<p>130. De DCMR, waar ik steeds mijn klachten indien, nemen geen neutrale rol in maar is op de</p>		<p>130. Ter kennisneming.</p>

	hand van Rotterdam The Hague Airport.		
	131. De gemeente Pijnacker-Nootdorp is van mening dat zij vanwege de aan- en uitvliegroutes bij eventuele toekomstige ontwikkelingen rond Rotterdam The Hague Airport behoren te worden betrokken.		131. Artikel 19 van de oude Luchtvaartwet geeft aan dat bestuurlijk overleg over het voorontwerp gevoerd wordt met de Provincie en de gemeenten waarvan het gebied of een gedeelte van het gebied door het ontwerpbesluit wordt bestreken (dat is de wettelijk bepaalde 'invloedsfeer'). Met deze partijen heeft het bevoegd gezag overleg gevoerd.
	132. De publieksinformatie over het wijzigingsbesluit is beperkt en voor een leek op een onbegrijpelijke wijze geschreven. Hierdoor kan ik de consequenties van het besluit voor mijn eigen woonomgeving niet overzien.		132. Ter kennisneming.
	133. Als burger kan je afspraken via de wet niet handhaven. Daardoor ben je als burger in een zwakkere positie.		133. Ter kennisneming.
	134. Jammer dat (toevallig of expres?) de hoorzitting van Rotterdam The Hague Airport en de A13/A16 op dezelfde avond zijn gepland. Als men het nu heeft over afstemming van gigantische problemen voor de stad Rotterdam, Lansingerland en alle gemeentes die eromheen zitten dan denk ik: petje af voor deze planning.		134. Het Rijk meent dat beter gekeken had kunnen worden naar een combinatie van inspraakavonden en hoorzittingen om zo meer tegemoet te komen aan de behoefte aan communicatie en de beschikbare tijd van bewoners/omgeving. Verder neemt het bevoegd gezag deze inspraakreactie ter kennisneming aan gezien het feit dat dit één avond betrof en er op andere momenten wel de gelegenheid bestond een informatieavond te bezoeken.
	135. Naar aanleiding van de informatiemarkt zijn er meer vragen bij gekomen dan dat er vragen beantwoord zijn.		135. Ter kennisneming.
	136. Voor nachtelijk verkeer moeten er sancties zijn als dat wordt overschreden. Als er geen sancties zijn dan moet het nachtelijk verkeer totaal verboden worden. Als er niet te		136. In het aanwijzingsbesluit is bepaald welke categorieën luchtvaartuigen 's nachts van Rotterdam gebruik mogen maken. De Inspectie Verkeer en Waterstaat handhaaft op deze regels.

	handhaven is, is dat de enige manier.		
	137. Ik heb de zestien punten nog niet gezien. Ik weet dat er uit een groot aantal punten niets is uitgekomen. Al die punten wil ik graag nog zien en bespreken.		137. Voor dit punt wordt verwezen naar de algemene reactie van het bevoegd gezag bij punt B. Geluidhinder, antwoord 10, en tevens het openbaar advies van de Commissie Van Heijningen van oktober 2008.

H. Afname woongenot

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
21, 23, 24, 43, 52, 53, 65	138. 15% van de participanten geeft aan dat de wijziging van het aanwijzingsbesluit zal leiden tot een afname van hun woongenot. Participanten geven aan dat ze in een extreem zwaar belaste omgeving wonen en dat een extra belasting er niet meer bij kan. Toename van het aantal vliegbewegingen zal in hun ogen leiden tot negatieve gevolgen voor de gezondheid, de nachtrust en het woongenot van bewoners in de verre omtrek van Rotterdam The Hague Airport. Participanten menen verder dat de sluiting van het Marinevliegkamp Valkenburg en de (gedeeltelijke) verplaatsing van overheidsvluchten naar Rotterdam The Hague Airport niet mag leiden tot een verdere afname van woongenot van de omwonenden van Rotterdam The Hague Airport.	138. De Commissie adviseert de minister om over de financiering van de realiseerbare oplossingsrichtingen die door de Commissie van Heijningen zijn voorgesteld ter verbetering van het woongenot, harde afspraken te maken met betrokken partijen.	138. Zie reactie antwoord 6 en 10.
	139. Verder merken participanten op dat er in de huidige situatie minstens twee maal meer woningen zijn die meer ernstige hinder ondervinden dan dat er ooit (bij de oorspronkelijke besluitvorming) aanvaardbaar werd geacht.		139. De actualisering en het toevoegen van extra geluidsruimte voor overheidsvluchten overheidsvluchten leidt tot enige toename van de oppervlakte van de 35 Ke-contour. Deze toename betekent niet per definitie toename van de feitelijke geluidsproductie bij beoogd gebruik van de luchthaven. Nu wordt alle geluid

			<p>meegerekend, dus ook het van oudsher gerealiseerde geluid dat onder het oude rekenvoorschrift niet werd meegerekend. De nieuwe geluidszones (met inachtneming van <u>alle</u> geluid) vormen derhalve een betere weergave van de feitelijke geluidsbelasting in de regio.</p> <p>Het alternatief 4c verdient, gelet op het beperktere aantal geluidgehinderden, de voorkeur boven 4b.</p>
	140. Tegen wijziging vanwege luchtvervuiling.		<p>140. Op pag. 38 van het Ontwerp Besluit is opgenomen dat het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27 Luchtvaartwet niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet Milieubeheer.</p> <p>De verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het besluit is minimaal, want voor alternatief 4c, de basis voor dit besluit, geldt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven maximaal 0,35 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is het rekenen met gegevens over de actuele vloot. De toename is dus vrijwel geheel toe te schrijven aan het actualiseren van de berekeningen. Gezien het feit dat slechts sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit die, indien wel getoetst zou moeten worden aan het bepaalde in de Wet Milieubeheer, gekwalificeerd kan worden als van 'niet in betekende mate', is de Minister van mening dat er vanuit oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar bestaat tegen actualisering van de geluidszone.</p>
	141. Er is géén enkel alternatief ingediend waarbij het aantal woningen dat (ernstige) hinder gaat ondervinden, lager zal worden. Het feitelijke probleem wordt dus in geen enkel alternatief écht opgelost.		<p>141. In het kader van de aanwijzingsprocedure zijn de milieueffecten, waaronder de ernstig gehinderden, in beeld gebracht en gewogen. Dit is op correcte wijze uitgevoerd. Alle belangen zijn meegewogen, inclusief de toename van het aantal ernstig gehinderden en de oorzaak daarvan.</p>

	142. Gemeente Rotterdam heeft het meeste profijt van Rotterdam The Hague Airport maar de minste hinder.		142. Ter kennisneming.
--	---	--	------------------------

I. Type Vliegtuigen

Nrs. zienswijze	Zienswijzen	Advies Cie21	Reactie bevoegd gezag
1, 30, 43, 67, 68, 71	143. Ongeveer 14% van de participanten geeft aan dat sommige vliegtuigen aanmerkelijk meer geluid maken dan andere. Kleine (commerciële) vliegtuigen worden over het algemeen als stiller ervaren dan grotere vliegtuigen, zoals die van het type Boeing 737. Vrachtvliegtuigen kunnen volgens sommigen een 'angstaanjagend' geluid voortbrengen. In het ontwerpbesluit wordt over de verschillende typen vliegtuigen niet gesproken.	143. De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord aan te geven hoe bij de berekeningen van de geluidsbelasting de verschillende typen vliegtuigen zijn meegenomen, wat verstaan wordt onder "grotere" en "stillere" vliegtuigen en waarom de combinatie van grotere toestellen, andere vlootsamenstelling en technische vooruitgang per saldo (in de toekomst) zal leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast	<p>143. In de berekeningen van het MER is onderscheid gemaakt naar verschillende vliegtuigtypes. Er is een groepering aangebracht in zogenaamde geluidcategorieën. In deze geluidcategorieën worden vliegtuigen samen gezet die qua geluidproductie/geluidbeleving (nagenoeg) gelijk zijn. Deze categorieën hebben dus allemaal een andere bijdrage aan de hoeveelheid geluid en deze categorieën zijn doorberekend in het MER.</p> <p>Onder "grotere" vliegtuigen wordt voor Rotterdam the Hague Airport vliegtuigen bedoeld zoals de Boeing 737-800 en Fokker 50's. Vliegtuigen waar veel passagiers ingaan.</p> <p>Het gebruik van de luchthaven door vliegtuigen zwaarder dan 6000 kg en door helikopters is begrensd door de 35 Ke-geluidscontour. Deze contour wordt – middels de wijziging op het aanwijzingsbesluit- uitgebreid met een aantal bewegingen teneinde extra overheidsvluchten te kunnen accommoderen. Het staat de exploitant vrij om binnen de 35 Ke zone de typen vliegtuigen toe te laten die hij gewenst acht. De totale hoeveelheid geluidbelasting kan echter door zwaardere typen vliegtuigen niet toenemen. Daarnaast geldt dat als er in de toekomst minder stille vliegtuigen worden ingezet dan nu in de berekeningen zijn meegenomen, er minder vliegtuigen binnen de nieuw geluidzone kunnen worden geaccommodeerd.</p>

			Op dit moment vliegt er nauwelijks vrachtverkeer op Rotterdam the Hague Airport. Gezien de beperkte baanlengte kunnen volbeladen grote vrachtvliegtuigen geen gebruik maken van Rotterdam The Hague Airport.
	144. Er wordt verder verzocht geen sport- en lesvluchten na 19.00 uur uit te voeren.		144. De openstellingstijden van de luchthaven voor sport- en lesvliegtuigen vormen geen onderdeel van dit aanwijzingsbesluit.
	145. In één zienswijze wordt gerefereerd aan het rapport 'Effecten van vliegveld Rotterdam in relatie tot vigerende natuurwetgeving', waarin staat vermeld dat zo'n 80% van het aantal vliegtuigbewegingen in de kleine burgerluchtvaart niet behoort tot de categorie stille vliegtuigen. Er wordt daarom opgeroepen tot het vaststellen van een norm voor het toestaan van een maximale geluidsbelasting voor kleine toestellen, waardoor een bijdrage geleverd kan worden aan de vermindering van de geluidsoverlast.		145. De wijziging van het aanwijzingsbesluit betreft alleen het groot vliegverkeer. Zie verder reactie antwoord 100 en 143.
	146. Niet helemaal duidelijk is wat er onder 'grotere vliegtuigen' zou moeten worden verstaan en om hoeveel grote vliegtuigen het nu eigenlijk gaat. In het ontwerp aanwijzingsbesluit wordt vermeld dat grotere moderne vliegtuigen minder geluid maken, maar door één participant wordt opgemerkt dat de geluidsoverlast wel toeneemt wanneer deze vliegtuigen lager overvliegen. De opmerking in het MER dat vliegtuigen veel stiller zijn geworden wordt in één zienswijze verworpen, omdat 'stil' een zeer relatief begrip is en in de ogen van de participant slechts in de avondlijke uren op bepaalde dagen maximaal twee, wat stillere vliegtuigen passeren. Volgens dezelfde zienswijze is de uitbreiding van het aantal	146. De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord aan te geven hoe bij de berekeningen van de geluidsbelasting de verschillende typen vliegtuigen zijn meegenomen, wat verstaan wordt onder "grotere" en "stillere" vliegtuigen en waarom de combinatie van grotere toestellen, andere vlootsamenstelling en technische vooruitgang per saldo (in de toekomst) zal leiden tot een vermindering van de geluidsoverlast.	146. Zie reactie antwoord 143.

	vliegbewegingen, inclusief het toelaten van zwaardere toestellen, "redelijkerwijs niet meer uit te leggen".		
	<p>147. Strengere regels zouden moeten worden opgesteld voor oudere vliegtuigen, zoals die van het type Fokker F-50, die soms erg laag overvliegen en relatief veel lawaai maken. Daarnaast wordt opgemerkt dat met het steeds uitbreiden van de toegestane geluidsproductie de 'incentive' tot modernisering van de vloot wordt weggenomen, terwijl de uitbreiding van de capaciteit van Rotterdam The Hague Airport door die modernisering, evenals het gebruik van kleinere, stillere vliegtuigen, gecompenseerd zou kunnen worden.</p>		<p>147. Bij het opstellen van het MER is uitgegaan van de invoerset zoals aangeleverd door de luchthavenexploitant. In deze invoerset zijn alle verschillende vliegtuigtypen opgenomen die overeenkomen met het destijds beoogd gebruik obv het Onderhandelaarsakkoord uit 1998 en die in 2015 gebruik zullen maken van Rotterdam the Hague Airport.</p> <p>In het aanwijzingsbesluit wordt alleen de geluidscontour als maximum vastgelegd en niet de vliegtuigtypen. Het gebruik van de luchthaven door vliegtuigen zwaarder dan 6000kg en door helikopters is begrensd door de 35 Ke-geluidscontour.</p> <p>Het staat de exploitant vrij om binnen de 35 Ke zone de typen vliegtuigen toe te laten die hij gewenst acht. De totale hoeveelheid geluidbelasting kan echter door zwaardere typen vliegtuigen niet toenemen. Daarnaast geldt dat als er in de toekomst minder stille vliegtuigen worden ingezet dan nu in de berekeningen zijn meegenomen, er minder vliegtuigen binnen de nieuw geluidzone kunnen worden geacommodeerd.</p> <p>Daarnaast probeert de exploitant wel lawaaiërige toestellen te weren door hoge havengelden te vragen.</p>
	148. De in het MER beschreven alternatieven 4b en 4c, met een toevoeging van ruimte voor overheidsvluchten, laat volgens één zienswijze ook ruimte voor militaire vluchten. Volgens een andere zienswijze zou op grond van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) geen verband mogen worden getrokken tussen de sluiting van Marinevlieggkamp Valkenburg en	148. De Commissie adviseert aan te geven welke militaire vluchten gebruik kunnen maken van Rotterdam The Hague Airport.	<p>148. Voor de wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport is het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT- 2) niet van toepassing. Via een ontheffing LVW33 is militair medegebruik mogelijk gemaakt</p> <p>Het militaire verkeer betreft voor het grootste deel vliegtuigen die militair geregistreerd zijn maar gelijk of</p>

	<p>het accommoderen van militaire vliegtuigen op Rotterdam The Hague Airport. Van het gebruik van Rotterdam The Hague Airport door militaire vliegtuigen, naar aanleiding van de sluiting van vliegveld Valkenburg, zou volgens een aantal zienswijzen dan ook geen sprake mogen zijn.</p>		<p>afgeleid zijn van vliegtuigtypen die ook commercieel van RTHA gebruik maken. Regeringsvluchten kunnen ook militaire vluchten zijn. Soms staat een buitenlands toestel waarmee een regeringsleider wordt binnengevlogen onder militair gezag.</p> <p>Voorbeelden zijn de Gulfstream-IV (normaal een zakenjet), de Fokker-50's, Airbus 319CJ en Boeing 737BBJ's, Candair CL600 Challengers Dassault Falcon-50's en vergelijkbare vliegtuigtypen. Deze vliegtuigen worden ook voor civiel verkeer ingezet.</p> <p>Verder wordt er ook gevlogen met helikopters.</p>
	<p>149. Nachtvluchten zouden ernstig beperkt moeten worden en zouden alleen met bepaalde toestellen uitgevoerd mogen worden.</p>		<p>149. Ter kennisneming.</p>
	<p>150. De vluchten met de grotere toestellen zouden dusdanig gepland moeten worden, dat vertragingen nog overdag opgevangen kunnen worden.</p>		<p>150. Vertragingen ontstaan veelal door oorzaken die buiten de beslissingbevoegdheden van luchtvaartmaatschappijen liggen: weersomstandigheden, capaciteit op de luchthaven van vertrek en capaciteit in de lucht. Desalniettemin is er naar aanleiding van het advies van de Commissie van Heijningen intensief overleg gevoerd tussen de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen over vertragingen. Dit heeft onder andere geresulteerd in de aanpassing van een lijndienst die regelmatig met vertraging arriveerde in de late avond. Daarnaast hebben de luchtvaartmaatschappijen ook</p>

			aangegeven dat het in hun eigen belang is dat vertragingen zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden.
	151. Als er gezegd wordt dat er grotere vliegtuigen komen, zijn dat dan vrachtvliegtuigen?		151. Op dit moment vliegt er nauwelijks vrachtverkeer op Rotterdam the Hague Airport. Gezien de beperkte baanlengte kunnen volbeladen grote vrachtvliegtuigen geen gebruik maken van Rotterdam The Hague Airport.
	152. Het moet duidelijk worden hoeveel grote vliegtuigen er mogen landen. Men kan wel zeggen dat een groot vliegtuig minder geluid maakt maar als het laag vliegt neemt ook de geluidsoverlast toe.		152. Zie reactie antwoord 143.
	153. Is er een vergunning nodig voor stuntvliegen?		153. Stuntvliegen valt onder afwijkend gebruik van de luchthaven. Hiervoor is een vergunning nodig.
	154. PH-KIS gebruikt mijn huis echt als ijkpunt en heeft ook diverse malen bijna de dakrand geraakt. Wat voor sancties staat daarop staan? Is de inspecteur hiervan op de hoogte of is de handhaving alleen verplicht via de DCMR?		154. DCMR is verantwoordelijk voor de klachtenregistratie. Indien noodzakelijk worden klachten verder onderzocht door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Indien er door de KLPD vervolgens een overtreding wordt geconstateerd kan er bestuursrechtelijk, of strafrechtelijk worden opgetreden.

J. Luchtkwaliteit

Nrs. zienswijze	Zienswijzen	Cie21	Reactie bevoegd gezag
7, 8, 24, 25, 34, 48, 50, 53, 55, 70, 71, 74	155. In de zienswijzen geven zo'n 12 % van de participanten aan dat de wijziging van de aanwijzing van Rotterdam The Hague Airport zal leiden tot een verdere aantasting van de luchtkwaliteit en het milieu. Het MER noemt het economisch een belangrijke reden voor verandering van de aanwijzing. Het is voor veel	155. Volgens het MER zal een uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen op Rotterdam The Hague Airport een zeer beperkte invloed hebben op de luchtkwaliteit, gezien het feit dat vliegtuigen steeds schonere motoren krijgen. Deze effecten zijn berekend aan de hand van verschillende gegevens. Uit die berekeningen blijkt volgens het MER dat	155. Het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27 Luchtvaartwet hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet milieubeheer.

	<p>mensen niet duidelijk waarom dat economische belang zwaarder weegt dan milieubelangen. Volgens één zienswijze zou het meest milieuvriendelijke alternatief de sluiting van Rotterdam The Hague Airport zijn, al wordt ook erkend dat dat niet aan de orde is.</p>	<p>vrijwel overal aan de grenswaarden wordt voldaan. Uit een aantal zienswijzen blijkt echter dat omwonenden fysieke klachten aan een slechte luchtkwaliteit toeschrijven. De Commissie adviseert dan ook om in de aanwijzing enerzijds op te nemen in hoeverre er volgens de beschikbare gegevens sprake zou kunnen zijn van fysieke klachten wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan, en anderzijds op te nemen dat de luchtkwaliteit in de praktijk periodiek dient te worden gemeten op locaties waar klachten voorkomen. De Commissie adviseert dat in de aanwijzing wordt opgenomen welke maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat er sprake is van forse overschrijdingen van de hoeveelheid toegestane schadelijke stoffen in de lucht.</p>	<p>Desalniettemin is er in het MER wel onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Het MER heeft berekeningen gemaakt voor de jaren 2007, 2010 en 2015. Voor de tussenliggende jaren zijn interpolaties gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat voor alternatief 4c, de basis voor het aanwijzingsbesluit, geldt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven maximaal 0,35 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie (situatie zoals gemeten bij het aanwijzingsbesluit 2004). De oorzaak van deze toename is het rekenen met gegevens over de actuele vloot. De toename is dus vrijwel geheel toe te schrijven aan het actualiseren van de berekeningen. Voor overige stoffen vinden geen toenames van enige betekenis van emissies plaats.</p> <p>Gelet hierop en gezien het feit dat slechts sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit die, indien wel getoetst zou moeten worden aan het bepaalde in de Wet milieubeheer, gekwalificeerd kan worden als van "niet in betekenende mate", is er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar tegen actualisering van de geluidszone.</p> <p>Daarbij heeft de exploitant aangegeven, zo blijkt uit het MMA in het MER, maatregelen te treffen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit rond de luchthaven ook al zijn de resultaten hiervan niet meetbaar.</p> <p>Het advies van de Commissie om na te gaan in hoeverre sprake zou kunnen zijn van fysieke klachten wanneer aan de grenswaarden wordt voldaan is niet in detail in te vullen. Algemeen is bekend dat luchtverontreiniging tot gezondheidsklachten kan leiden. Koppeling aan een bepaalde waarde is daarbij niet expliciet mogelijk. Wel is het zo dat de klachten gemiddeld toenemen bij het verhogen van de blootstelling en dat er grote verschillen zijn in gevoeligheid tussen verschillende bevolkingsgroepen. Met name astmapatiënten lopen verhoogde risico's. De</p>
--	--	--	--

			wettelijke grenswaarden beogen een goed beschermingsniveau te bieden voor de gehele bevolking. Het meten van luchtverontreiniging wordt in Nederland door het RIVM uitgevoerd. Het aantal meetlocaties is daarbij zo gekozen dat er gemiddeld een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit in Nederland ontstaat. Verder wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de luchtkwaliteit gemonitord. Zo kan jaarlijks worden vastgesteld of we in Nederland nog goed op koers liggen om in 2015 overal aan de grenswaarden te voldoen. Mocht dreigen dat de grenswaarden niet worden gehaald dan worden aanvullende maatregelen genomen. De inzet van maatregelen wordt derhalve op nationaal niveau gestuurd.
	156. Opgemerkt wordt dat een groot deel van het Schiebroekse park ten onrechte is gekapt, omdat abusievelijk is uitgegaan van een hellingsvlak van 1,2% in plaats van het geldende 2,0% volgens het Verdrag van Chicago. Voorgesteld wordt dat Rotterdam The Hague Airport een inspanningsverplichting op zich neemt om de extra milieuoverlast op een passende manier te compenseren, bijvoorbeeld door (financieel) mee te werken aan een goede inpassing van de A13/A16.		156. De bomen zijn om veiligheidsredenen gekapt omdat ze door het obstakelvrije vlak staken.
	157. Een aantal zienswijzen refereert naar zowel mondiaal als regionaal klimaatbeleid. Er worden veel inspanningen verricht om klimaatveranderingen een positieve wending te geven. Volgens een aantal participanten staat een uitbreiding van de capaciteit van Rotterdam The Hague Airport daar haaks op. Volgens een participant dient niet alleen lokaal gedacht te worden, maar ook rekening gehouden te worden met de globale context.		157. Zowel CO ₂ als NO _x spelen een rol bij de verandering van het klimaat. Deze klimaatverandering is een mondiaal probleem, waarvoor ook op mondiaal niveau beleid moet worden ontwikkeld. Het kabinet heeft dat in de Luchtvaartnota vastgelegd: Nederland zet zich via de Europese Unie (EU) in om uiteindelijk met andere delen van de wereld te komen tot een mondiaal emissiehandelssysteem waaraan de luchtvaartsector deelneemt. Voor de luchtvaart is in de richtlijn emissiehandel luchtvaart een apart emissieplafond op EU niveau vastgesteld dat

			<p>neerkomt op het gemiddelde van de CO₂-emissies in de jaren 2004-2006. Dit plafond voor de luchtvaart is onderdeel van de min 20% doelstellingen van de EU. In 2012 vindt op dit plafond een korting van 3% plaats. Voor de periode 2013-2020 is de korting 5%.</p> <p>De groei van het aantal vluchten op de Nederlandse luchthavens die onder de emissiehandel luchtvaart vallen, dient uiteraard plaats te vinden binnen het vastgestelde emissieplafond voor CO₂.</p> <p>Voor de CO₂-emissies van de kleine luchtvaart zijn in het kader van het overheidsprogramma "Schoon en Zuinig" afspraken gemaakt met de sector Verkeer en vervoer. Het kabinet gaat er daarbij vanuit dat de Schiphol Group haar beleid om Schiphol te transformeren tot de eerste klimaatneutrale luchthaven niet beperkt blijft tot Schiphol maar dat deze ambitie ook betrekking zal hebben op hun investeringen in de luchthavens van Rotterdam, Eindhoven en Lelystad.</p>
	158. Volgens de wet wordt op vliegvelden niet getoetst aan grenswaarden van luchtkwaliteit, wat volgens één zienswijze ook slecht is voor het grondpersoneel. De opmerking in het MER dat de luchthaven na de nieuwe aanwijzing geen ongunstigere invloed zal hebben op de luchtkwaliteit is volgens de participant niet gestoeld op voldoende gegevens, omdat die simpelweg ontbreken.		158. Zie reactie antwoord 155.
	159. Er wordt in het MER geen aandacht geschonken aan de mogelijkheid van een intensivering van het gebruik van de HSL, waardoor meer mensen op een efficiëntere manier gebruik zouden kunnen maken van de vluchten van en naar Schiphol.		159. Ter kennisneming.
	160. In één zienswijze wordt de vraag gesteld		160. In de verschillende scenario's die berekend zijn in het

	dat, gezien de positieve invloed van de nieuwe aanwijzing op de economie, wat een uitbreiding van het aantal banen op Rotterdam The Hague Airport en een intensiever gebruik van het (openbaar) vervoer in de regio daardoor, voor effecten heeft op het milieu.		MER is rekening gehouden met extra verkeer (eigen auto, taxi, ov) als gevolg van de toename van het aantal passagiers. Een deel van dit extra verkeer wordt ook voortgebracht door het personeel.
	161. Vreemde natte vlekken in de kleding is een terugkerend verschijnsel. Dit gaat gepaard met overvliegend vliegverkeer.		161. Ter kennisneming.
	162. Mochten wij geen adequate (milieu) compensatie krijgen dan eisen wij een passende schadevergoeding ter verbetering van het milieu in Schiebroek.		162. Met name op verzoek van de regio is voor het MER Rotterdam the Hague Airport onderzocht op welke wijze de negatieve effecten van geluid en luchtkwaliteit zoveel mogelijk beperkt kunnen worden. In het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) zijn de volgende maatregelen opgenomen die de exploitant realistisch en geschikt acht. 1: bouwen van een extra geluidswal; 2: Exploitatiemaatregelen om geluidsbelasting te beperken 3: Verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven per openbaar vervoer 4: Uutfaseren van sterk vervuilende vliegtuigtypen 5: Aanplanten van bomen; De minister heeft de exploitant reeds verzocht bovenstaande maatregelen ten aanzien van de luchthaven, voor zover uitvoerbaar, ook te realiseren. Enkele van de MMA maatregelen zijn ook opgenomen in het van Heijningen advies.
	163. Gemeente Midden-Delfland geeft aan dat Midden-Delfland voor ruim de helft bestaat uit stiltegebied. Vliegtuiglawaai is geluid dat niet in een stiltegebied thuis hoort. Gevolg is dat niet alleen een slaapverstoring bij mensen op kan treden, maar ook een verstoring bij vogels en andere diersoorten.		163. Zie reactie antwoord 25.
	164. De gemeente Midden-Delfland geeft aan		164. Ter kennisneming.

	<p>dat in haar gebiedsvisie (Midden-Delfland @ 2025) het streefbeeld staat opgenomen een aantrekkelijk gebied te zijn van zeer hoge kwaliteit om te genieten van stilte en ruimte. In dit beeld past alternatief 5 niet. Net als het feit dat de gemeente Cittaslow hoofdstad van Nederland is. Dit betekent dat een gezond milieu en het versterken van de landschappelijke kwaliteiten hoog op de agenda staat. Om dit te bereiken zijn rust en ruimte belangrijke peilers. Met alternatief 5 wordt hier afbreuk aan gedaan.</p>		<p>Alternatief 4c is de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het voorliggende aanwijzingsbesluit. De luchthaven zal mogen opereren volgens variant 4c.</p>
	<p>165. De gemeente Pijnacker-Nootdorp stelt dat gezien de omvangrijke tolerantiegebieden, wel (nachtelijke) hinder en slaapverstoring boven woongebieden en het stiltegebied 'Zuidpolder - Akerdijkse plassen' in hun gemeente is te verwachten.</p>		<p>165. Het gebied rondom de Akerdijkse plassen is in de onderzoeken meegenomen. Voor wat betreft natuur concludeert Bureau Waardenburg dat dit natuurgebied geen significant negatieve effecten zal ervaren. Ten aanzien van de slaapverstoring heeft TNO een totaal onderzoek gedaan. Gelet op de ligging van het Zuidpolder gebied wordt geconcludeerd dat er geen negatieve effecten zullen zijn. Ten opzichte van het referentiealternatief verbetert de situatie.</p>
	<p>166. De luchtkwaliteit wordt slechter bij variant 4c. Dit is in tegenspraak met het klimaatplan van Rotterdam.</p>		<p>166. In het MER is opgenomen dat voor alternatief 4c, de basis voor het besluit, geldt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide in de lucht rond de luchthaven maximaal 0,35 microgram per kubieke meter groter zijn dan in de referentiesituatie. De oorzaak van deze toename is het rekenen met gegevens over de actuele vloot. De toename is dus vrijwel geheel toe te schrijven aan het actualiseren van de berekeningen. Het MER heeft berekeningen gemaakt voor de jaren 2007, 2010 en 2015. Voor de tussenliggende jaren zijn interpolaties gemaakt. Voor overige stoffen vinden geen toenames van enige betekenis van emissies plaats.</p> <p>Het vaststellen of wijzigen van een aanwijzingsbesluit voor een luchthaven op grond van artikel 18 of 27</p>

			Luchtvaartwet hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze besluiten zijn niet opgenomen in de limitatieve lijst besluiten die moeten worden getoetst in artikel 5.16 Wet milieubeheer. Gelet hierop en gezien het feit dat slechts sprake is van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit die, indien wel getoetst zou moeten worden aan het bepaalde in de Wet milieubeheer, gekwalificeerd kan worden als van "niet in betekende mate", is de Minister van mening dat er vanuit oogpunt van luchtkwaliteit geen bezwaar bestaat tegen actualisering van de geluidszone. Daarbij speelt tevens een rol dat de exploitant, zo blijkt uit het MMA in het MER, heeft aangegeven maatregelen te treffen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit rond de luchthaven ook al zijn de resultaten hiervan niet meetbaar.
	167. Ik heb te maken met m.e.r. van polder Schieveen. Dat betekent een enorme vermindering van zuurstof omdat weiland een producent van zuurstof is en straks wordt het moeras en gebouwen.		167. Ter kennisneming.
	168. Wat betekent de toename van het aantal medewerkers (van 100 naar 1.100) voor het openbaar vervoer en het milieu?		168. In de verschillende scenario's die berekend zijn in het MER is rekening gehouden met verkeer (eigen auto, taxi, ov) als gevolg van de toename van het aantal passagiers. Een deel van dit verkeer wordt ook voortgebracht door het (extra) personeel.

L. Gezondheid

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
7, 12, 13, 24, 29, 38, 44, 52, 59, 64, 65, 72	169. Ongeveer 10% van de participanten geeft aan dat de overvliegende vliegtuigen van invloed zijn op hun gezondheid. Men wil graag weten wat de effecten van de aanwijzing zullen	169. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord te verwijzen naar de Nota van Toelichting op het ontwerp wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague	169. Zie reactie antwoord 10.

	<p>zijn op de gezondheid van volwassenen, jongeren en kinderen. Ook vraagt men zich af waarom de economische belangen zwaarder lijken te wegen dan de gezondheid van omwonenden.</p> <p>Onderscheid wordt gemaakt tussen directe en indirecte gevolgen op de gezondheid. Een belangrijk indirect gevolg is het feit dat de nachtrust ernstig wordt verstoord door overvliegende vliegtuigen. Klachten die mensen daardoor ervaren zijn slapeloosheid, stress en overige lichamelijke klachten. Directe gevolgen met betrekking tot een verslechtering van de luchtkwaliteit bestaan volgens een aantal participanten uit chronische aandoeningen aan de luchtwegen. In één van de zienswijzen wordt geëist dat de minister erkent dat slapeloosheid door geluidsoverlast, geproduceerd door vliegtuigen, schadelijk is voor de gezondheid, wat volgens een participant al wetenschappelijk is bewezen.</p>	<p>Airport waarin is aangegeven dat hij in overleg met de bestuurlijke partners in de regio en met Rotterdam The Hague Airport een afsprakenkader, in de vorm van een convenant, zal vaststellen, teneinde zoveel als mogelijk aan de wens tegemoet te komen om het nachtelijk gebruik te beperken. De Commissie adviseert tevens om met de bestuurlijke partners een termijn af te spreken waarbinnen dat convenant moet zijn opgesteld.</p>	
	<p>170. Daarnaast wordt gevraagd of de minister wil besluiten dat DCMR en Rotterdam The Hague Airport jaarlijks rapporten uitbrengen met betrekking tot het aantal vluchten en de hoeveelheid geluid die daarbij geproduceerd wordt (boven Schiedam).</p>		<p>170. De bestaande rapportages van de exploitant geven een totaal beeld van aantallen vliegtuigbewegingen en geluidsbelasting, daaruit kan echter niet gespecificeerd worden wat exact boven Schiedam of andere plaatsen vliegt. Het is ook geen wettelijke taak voor de exploitant of de DCMR om een dergelijke specificering in hun rapportages op te nemen.</p>
	<p>171. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het effect van nachtvluchten op de gezondheid en de leerprestaties van kinderen.</p>		<p>171. Internationaal onderzoek bij grote luchthavens toont aan dat vliegtuiglawaai kan leiden tot verminderde leerprestaties bij kinderen. Het is niet uit te sluiten dat vergelijkbare effecten zich voor kunnen doen bij Rotterdam The Hague Airport, weliswaar in geringere mate (Rotterdam the Hague Airport is een kleinere luchthaven). Daarbij moet worden aangetekend dat meestal een</p>

			combinatie van geluidbronnen verantwoordelijk is voor de geluidhinder. Het huidige beleid richt zich op beperken van hinder, ondermeer om negatieve gezondheidseffecten te voorkomen. Het Planbureau voor de Leefomgeving (onderdeel van Ministerie van VROM) onderzoekt de effectiviteit van dat beleid (in dit geval voor Schiphol), waarbij ook naar leerprestaties wordt gekeken.
172. Bij slaapverstoringsonderzoeken wordt uitgegaan van vluchten die plaatsvinden tussen 23:00 uur en 07:00 uur. Kinderen liggen gemiddeld echter veel eerder op bed. Niet bekend is in hoeverre zij last hebben van overvliegende vliegtuigen tijdens hun slaap en welke effecten dat heeft op (bijvoorbeeld) hun gezondheid en leerprestaties. Van de minister wordt door een participant dan ook verlangd dat in vervolgende slaaponderzoeken ook de periode tussen 19:00 uur en 23:00 uur wordt meegenomen. De omvang van de effecten van nachtvluchten op de gezondheid is afgeleid uit gegevens die elders, onder andere omstandigheden, zijn verkregen. Tot nu toe is er geen regionale peiling geweest naar de werkelijke slaapverstoring. Bij de opzet van het door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegde slaapverstoringsonderzoek zou het exacte aantal vluchten per tijdperiode dat over de omliggende woongebieden landt en opstijgt, samen met gegevens over het exact geproduceerde geluid, moeten worden betrokken.	172. Verder adviseert de Commissie in de Nota van Antwoord vast te leggen wanneer het slaapverstoringsonderzoek uitgevoerd gaat worden, wat de reikwijdte hiervan is en wat er met de resultaten gedaan zal worden in het vervolgtraject. Daarbij dient volgens de Commissie in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de effecten van nachtelijk geluidsoverlast op de gezondheid en leerprestaties van kinderen. De Commissie stelt dan ook voor dat het slaapverstoringsonderzoek ook de periode tussen 19.00 uur en 23.00 uur bestrijkt. Tevens sluit de commissie zich aan bij het advies als genoemd in het MER, dat in een evaluatieprogramma wordt opgenomen, dat op gezette tijden het onderzoek naar de slaapverstoring wordt herhaald.	172. Zie reactie antwoord 13.	
173. Volgens één van de zienswijzen hebben VROM en VenW tegenstrijdige belangen.		173. Ter kennisneming.	

	VROM brengt namelijk rapporten uit met betrekking tot de gezondheid van mensen, terwijl V&W Rotterdam The Hague Airport verder wil uitbreiden.		
	174. VROM heeft rapporten over gezondheid en geluidsoverlast en VenW wil Rotterdam The Hague Airport uitbreiden. Hierdoor hebben VROM en VenW tegenstrijdige belangen.		<p>174. De brochure "Geluid, we willen het niet horen!" van de VROM-Inspectie (maart 2009) heeft betrekking op de bevoegdheid van gemeenten om in bepaalde situaties hogere geluidsbelasting toe te staan dan de voorkeursgrenswaarde. Zo wordt bijvoorbeeld nagegaan in hoeverre burgers worden geïnformeerd over de verhoogde geluidsbelasting in hun woonomgeving en in hoeverre zij kunnen beschikken over informatie over de geluidsbelasting in hun woonomgeving. De brochure heeft geen betrekking op de geluidsbelasting rondom luchthavens.</p> <p>De ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat vormen samen het bevoegd gezag. De minister van VROM is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke inpassing en de normering van de milieueffecten in de omgeving. De verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft betrekking op het beheer (en het toezicht op de overtreding) van de luchtvaartregels en de inrichting van luchthaventerreinen.</p> <p>De verruiming van de contour zoals voorgesteld in variant 4c past binnen wettelijk vastgelegde grenzen.</p>
	175. Vreemd dat er gezinspeeld wordt op het verlies van 200 of 300 banen. Dat is altijd een tijdelijk verlies omdat die mensen doorgaans weer aan het werk komen maar misschien wel in een andere setting. Maar nog steeds gaat mijn gezondheid achteruit.		175. Ter kennisneming.

M. Economie

Nrs. Zienswijzen	Zienswijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
5, 18, 36, 37, 40, 49, 51, 24, 25, 38, 53, 67, 70	176. Het opleggen van hogere tarieven aan regeringsvluchten worden indirect door de belastingbetaler betaald en zullen geen aanleiding zijn om de vliegbewegingen van deze deelnemer aan het vliegverkeer te verminderen.		176. Zie reactie antwoord 63.
	<p>177. In plaats van een regionale economische effectenanalyse ligt een kostenbatenanalyse conform de gangbare aanbevelingen OEI meer voor de hand. De afwegingen van de kosten en baten zijn niet conform de huidige methodologische inzichten. Een enkel voorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het nulalternatief dient uit te gaan van de meest waarschijnlijke situatie als de aanwijzing voor Rotterdam The Hague Airport niet verandert. - Inherent aan bovenstaande ontbreekt de economische probleemanalyse. - Bij de alternatieven hadden per doelgroep ook andere luchthavens moeten worden beschouwd. - Onderscheidende economische omgevingsscenario's zijn niet beschouwd. - De eventuele invloed van het gebruik van de HSL wordt niet benoemd. 		<p>177. Het wijzigingsbesluit betreft het aanpassen van de geluidszone op basis van de actuele rekenvoorschriften, actueel gebruik (actualisering van de vloot en extra overheidsvluchten) en actuele routes (gewijzigd gebruik en nieuwe ILS). De OEI-systematiek is op een dergelijke aanpassing van het aanwijzingsbesluit niet van toepassing. Conform de opmerking van inspreker, is in de onderhavige economische beschouwing een vergelijking getrokken tussen de aan het besluit ten grondslag liggende variant (aanpassing van de aanwijzing conform alternatief 4c) en de "nulvariant" (situatie als de aanwijzing niet wordt aangepast en derhalve de aanwijzing 2004 blijft gelden). In de toelichting op het besluit wordt de economische impact geraamd van het uitblijven van de aanpassing van de geluidszone ten opzichte van het wel aanpassen van de geluidszone conform alternatief 4c. Inspreker constateert terecht dat deze economische analyse beperkter is dan een integrale maatschappelijke kosten/batenanalyse (MKBA) in het kader van de OEI-systematiek, waarmee grote infrastructurele aanlegprojecten tegen het licht worden gehouden.</p>
	178. Met de berekening van de extra reistijd is geen rekening gehouden met de HSL. Er werd gezegd dat het hoofdkantoor van Shell uit Rotterdam zou verdwijnen. Met de HSL is Shell binnen 25 minuten op Schiphol. Dat is		178. Ter kennisneming.

	nauwelijks langer dan met de auto naar Rotterdam The Hague Airport.		
	179. Het aanpassen zou leiden tot vier keer zoveel arbeidsplaatsen. Ik kan dat niet rijmen met de boodschap dat er niet meer vluchten komen.		179. Ter kennisneming.
	180. De economische waarde van Rotterdam The Hague Airport is door de HSL gedaald omdat de reistijd van Rotterdam centrum naar Schiphol nog maar 20 minuten bedraagt.		180. Ter kennisneming.
	181. Waarom is er geen hoogwaardige railverbinding met Rotterdam The Hague Airport gepland (tussen Rotterdam CS en Delft)?		181. Uit onderzoek is gebleken dat op dit moment een dergelijke verbinding nog niet te exploiteren valt. In het masterplan van Rotterdam The Hague Airport wordt wel rekening gehouden met een dergelijke verbinding door een tracé hiervoor gereserveerd te houden. Op korte termijn lijkt alleen een aansluiting op het Randstadrailstation "Meijersplein" financieel haalbaar te zijn.
	182. In de afgelopen jaren is het passagiers aantal met 30% toegenomen. Een aantal jaar geleden waren ze ook al winstgevend. Als zakenvliegveld kunnen ze best voldoende omzet genereren om te blijven bestaan.		182. Ter kennisneming.
	183. Indien Rotterdam The Hague Airport zich zou houden aan zijn concept van zakenluchthaven zou dit verzoek in het geheel overbodig zijn. De vakantievluchten voegen niets tot nauwelijks iets toe aan de regionale economie.		183. In het kader van het Onderhandelaarsakkoord 1998 en het aanwijzingsbesluit 2001 is afgesproken dat Rotterdam the Hague Airport ook vakantievluchten zal accommoderen. Bovendien zijn de meeste lijndiensten een combinatie van zowel zakelijke als leisure passagiers.
	184. Ik vraag me af wat er gebeurt met Shell als het vliegveld verdwijnt. Hij denkt niet dat Shell dan weg zal gaan.		184. Ter kennisneming.

N. Veiligheid

Nrs. Zienschijzen	Zienschijzen	Advies Commissie 21	Reactie bevoegd gezag
11, 24, 46, 53, 59, 62	185. In 6% van de zienschijzen wordt de zorg uitgesproken dat een uitbreiding van het aantal vluchten op Rotterdam The Hague Airport automatisch een verhoging van het veiligheidsrisico inhoudt. Dat risico kan voortkomen uit storingen, menselijke fouten, terrorisme en natuurverschijnselen.	185. De ongevalsrisico's zijn berekend aan de hand van relatief complexe berekeningen die voor de meeste mensen niet te begrijpen zijn en participanten maken zich daardoor zorgen over de veiligheidssituatie. De Commissie adviseert de minister in de Nota van Antwoord duidelijk aan te geven hoe en welke berekeningen zijn uitgevoerd voor het bepalen van de externe veiligheid in de nieuwe situatie en uit te leggen waarom het ongevalsrisico in de nieuwe situatie, met meer vliegbewegingen, lager is dan in de huidige situatie.	185. In het Ontwerp Besluit op pag. 39 is aangegeven dat de luchtvaartwet geen normering voor externe veiligheid kent. Pas op het moment dat voor Rotterdam The Hague Airport een luchthavenbesluit op grond van RBML wordt vastgesteld, kunnen contouren met ruimtelijke beperkingen in verband met externe veiligheid worden vastgesteld. Het betreft dan 10^{-5} en 10^{-6} individuele risicocontouren. Op grond van RBML worden geen grenswaarden vastgesteld voor het groepsrisico. Echter, hoewel met dit besluit geen plaatsgebonden risicocontouren voor externe veiligheid worden vastgesteld, zijn de gevolgen van het onderhavige besluit daarvoor wel in kaart gebracht in het MER. De diverse onderdelen bij het actualiseren van de Ke-geluidszone en het verruimen van de randvoorwaarden voor extra overheidsvluchten hebben een uiteenlopende invloed op de risico's voor omwonenden. In het alternatief dat basis is voor dit besluit (4c) staan in het gebied met 'verhoogd plaatsgebonden risico' (10^{-6}) 28 woningen ten opzichte van 24 in de referentiesituatie. Ten gevolge van de actualisering vallen drie extra woningen in het gebied met 'verhoogd risico' (10^{-6}) en met het verruimen voor de extra overheidsvluchten valt nog een extra woning in dit gebied. Het aantal woningen in de veiligheidssloopzone (10^{-5} contour) is in alle alternatieven gelijk en blijft 8. Uit het MER blijkt tevens dat herstel van de Ke-geluidszone leidt tot een afname van het risico op een ongeval met een groot aantal slachtoffers (circa 35%). Het gaat hier over het 'groepsrisico', niet het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico is niet afhankelijk van een contour of locatie, maar is een 'vaste kans' op een ongeval per bepaalde

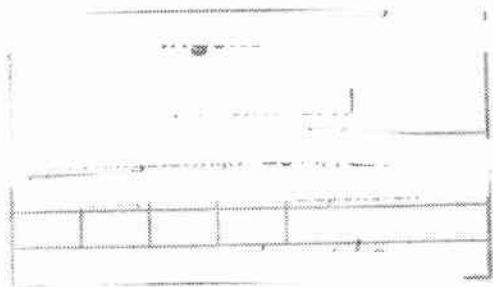
			<p>groeps grootte. Die 35% is de afname van de kans op een ongeval bij een groep van 40 slachtoffers van alternatief 1 naar alternatief 2/3. Dan gaat namelijk de kans van 1:97.500 naar 1:150.000. Dit is een afname van 35% (hier zij aangetekend dat het bij precies andersom werkt: hoe hoger het getal, hoe lager de kans). Deze afname komt omdat er na actualisering van de geluidszone minder vliegtuigbewegingen zijn en deze bovendien worden uitgevoerd met gemiddeld grotere maar significant veiligere toestellen.</p> <p>Voor wat betreft externe veiligheid treedt geen verschil op tussen alternatief 4c, dat basis is voor het besluit, en alternatief 4b, het voorkeursalternatief van de exploitant. Het aantal vliegtuigbewegingen is in beide alternatieven gelijk.</p> <p>Het bevoegd gezag is van mening dat het aspect externe veiligheid geen aanleiding geeft om het besluit, overeenkomstig alternatief 4c van het MER, niet vast te stellen.</p>
	186. De opmerking in het MER dat met de nieuwe aanwijzing het risico van een ongeval met veel slachtoffers 35% lager uitvalt dan onder de huidige omstandigheden het geval is, wordt door een participant aangeduid als naïef en onverantwoordelijk. Meer vluchten met zwaardere vliegtuigen betekent nu eenmaal een hoger risico op ongevallen met veel slachtoffers.		186. Het klopt niet dat er meer vluchten zijn, juist minder (zie hiervoor de tabel op pagina 33 van het hoofdrapport). In alternatief 1 zijn er 26.916 bewegingen groot verkeer, in alternatief 4c zijn dat er 24.395, een afname van 2.521 bewegingen. Dit heeft als eerste een positief gevolg op het risico. Ten tweede is de vlootsamenstelling ook gewijzigd; meer passagiersvliegtuigen (in alternatief 1 zat ook nog wat vracht verkeer), maar wel met een modernere en vooral veiligere vloot. Ook dit heeft een positief gevolg op het risico.
	187. In een andere zienswijze wordt voorgesteld om de uitkomsten van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, naar aanleiding van de vliegtuigramp bij Schiphol in februari 2009, te betrekken in de		187. Op dit moment zijn de uitkomsten van het onderzoek nog niet bekend. Uiteraard zullen de conclusies bestudeerd worden of deze consequenties met zich meebrengen voor de luchthaven Rotterdam the Hague Airport.

	besluitvorming, met name vanwege de laag overvliegende vliegtuigen boven de woonkern van Bergschenhoek.		
	188. Eén participant koppelt de veiligheid aan de aanvliegroutes die vliegtuigen hanteren. Het is veiliger als vliegtuigen al op grotere hoogte recht voor de landingsbaan gepositioneerd zijn dan wanneer zij op lage hoogte nog moeten corrigeren. Het zou daarom beter zijn om de bocht naar rechts er hoogte van Moerkapelle te nemen.		188. Ter kennisneming.
	189. Ten slotte wordt in een zienswijze aandacht gevraagd voor het feit dat een uitbreiding van het aantal vliegtuigen ook zal betekenen dat er meer kerosine over de weg zal moeten worden vervoerd, met de nodige risico's tot gevolg. Extra voorzieningen daaromtrent zouden volgens de participant op kosten van Rotterdam The Hague Airport moeten worden gerealiseerd.	189. De Commissie adviseert om in de Nota van Antwoord aan te geven op welke wijze de aanvoer van kerosine georganiseerd wordt om risico's zo veel mogelijk te beperken.	189. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijkswegen is een Basisnet Weg vastgesteld. Het vervoer van kerosine blijkt niet bepalend te zijn voor de risico's langs de rijkswegen en zal dus geen beperkingen opleggen voor de ruimtelijke ordening anders dan dat er een zogenoemd plasbrandaandachtsgebied (PAG) geldt voor rijkswegen waarover veel brandbare vloeistoffen (veelal benzine) worden vervoerd. Dit PAG strekt zich uit tot 30 meter vanaf de zijkant aan weerszijde van de infra. Voor dat gebied geldt dat er extra bouwkundige voorzieningen gaan gelden (per 1 januari 2012) in geval er kwetsbare objecten worden gerealiseerd (bv. woningen en grote kantoorpanden). VROM is doende het Bouwbesluit hierop aan te passen. Die voorwaarden betreffen dan constructie-eisen waaraan gebouwen moeten voldoen en hebben veelal te maken met de zelfredzaamheid voor mensen als bijvoorbeeld vluchtwegen en extra brandwerende voorzieningen. In de veronderstelling dat het kerosinevervoer via de A13 en A20 plaatsvindt is het LPG vervoer risicobepalend en geldt als gezegd een PAG.

Ontwerp Wijzigingsbesluit
Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam the Hague
Airport

Bijlage 4

- Brief van de Commissie ex artikel 28;



28

COMMISSIE MILIEUHYGIËNE LUCHTVAARTTERREIN ROTTERDAM

Aan : Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum : 13 oktober 2009

Ons kenmerk : CMLR 34/09

Betreft : Ontwerp aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Rotterdam Airport

Geachte heer Fukken,

Bij brief van 14 september 2009, uw kenmerk VenW/DGLM-2009/3555, heeft u de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam (CMLR) verzocht om advies uit te brengen ten aanzien van het Ontwerpbesluit in het kader van de Luchtvaartwet en het Ontwerpbesluit in het kader van de Wet ruimtelijke Ordening, evenals het Milieueffectrapport (MER).

De CMLR heeft in haar vergadering van 24 september jl. de ontwikkelingen rondom de aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport (RA) besproken en merkt daarover het volgende op:

Na een lang traject van bestuurlijk vooroverleg heeft u gekozen voor het voorkeursalternatief 4c waarbij rekening is gehouden met de maatregelen die zijn voorgesteld door de Commissie Van Heijningen zoals:

- Beperken van nachtgebruik (bijv. terugdringen van vertragingen in de late avond).
- Beperking van de geluidsbelasting met exploitatiemaatregelen en tarieven (bijv. hogere tarieven in de nacht en voor lawaaiige toestellen).
- Verbeteren van de verbindingen met de luchthaven per openbaar vervoer.
- Onderzoeken van mogelijkheden in de routestructuur om woonkernen te ontzien.

De CMLR gaat er vanuit dat het verder onderzoeken en daar waar mogelijk implementeren van bedoelde maatregelen voortvarend door uw Ministerie wordt opgepakt en blijft hierbij graag betrokken.

Op het Voorontwerp aanwijzingsbesluit hebben de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam alsmede de Provincie Zuid-Holland reeds hun standpunt kenbaar gemaakt aan uw ministerie.

Gezien de samenstelling van de commissie en de verschillende belangen van de leden is het niet mogelijk een unaniem advies namens de CMLR te geven. De procedure biedt de leden voldoende de gelegenheid om via de inspraak hun standpunt kenbaar te maken.

De CMLR hecht zeer aan een zorgvuldige afwikkeling van de lopende procedure en besluitvorming en deelt met u de mening dat het besluit van hogere kwaliteit is geworden en de uitkomst daardoor op meer draagvlak kan rekenen in de regio.

De CMLR vertrouwt erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

F.D. (Erik) van Heijningen
voorzitter CMLR