



CRO Luchthaven Rotterdam

INSCHATTING KANSRIJKHEID

VOORSTELLEN 2019

rapportage van de Werkgroep Hinder Beperking

20 mei 2020

Verantwoording en leeswijzer

Van 29 juli tot en met 15 september 2019 kon iedereen voorstellen indienen voor hinder beperkende maatregelen. Alle voorstellen zijn door het secretariaat eerst geanonimiseerd en voorzien van een nummer, voordat zij zijn doorgestuurd naar de leden van de werkgroep. De voorstellen zijn sinds 13 december 2019 in te zien via de website van de CRO: www.cro-rotterdam.nl en dan in het menu klikken op “ingediende voorstellen”, of direct via <https://www.cro-rotterdam.nl/nl/ingediende-voorstellen>.

De eerste rapportage van de werkgroep (d.d. 12 december 2019) bevatte de resultaten van de toetsing van de voorstellen op de inhoudelijke vereisten. Waar een voorstel bleek te bestaan uit meerdere onderdelen, heeft de werkgroep deze uitgesplitst (a, b, c, etc..) en deze vervolgens afzonderlijk getoetst. In de plenaire vergadering van 19 december 2019 heeft de CRO de werkgroep groen licht gegeven om op basis van die eerste rapportage verder te gaan met het proces. Alleen voorstellen die passen binnen de huidige (geldende) wet- en regelgeving en “Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport”, gingen door naar de volgende ronde; de andere vielen af.

Deze tweede rapportage bevat de resultaten van de beoordeling van de overgebleven voorstellen op kansrijkheid, zoals bepaald in paragraaf B.3 van het document “Proces en organisatie voorstellen voor hinder beperkende maatregelen”.

De werkgroep heeft de voorstellen gegroepeerd in zeven rubrieken:

- *tarieven en belastingen*
- *tarieven en belastingen "3x1" ("3x1" slaat op de door de meeste indieners van dit type voorstel gebruikte uitdrukking "drie vliegen in één klap").*
- *vliegroutes*
- *controle en handhaving*
- *ruimtelijke ordening*
- *geluid immissie*
- *overig*

Vervolgens heeft de werkgroep een inschatting gemaakt van de kansrijkheid van de voorstellen. Daarbij is onder andere gekeken naar het verwachte effect, de uitvoerbaarheid, eventuele ongewenste neveneffecten, politieke/bestuurlijke context, juridische context, technologische ontwikkelingen, kosten, ontwikkelingen op nationaal niveau (zoals Luchtruimherziening, Programma Meten en Rekenen), bevoegdheden van betrokken partijen en beschikbare instrumenten. Zo nodig zijn deskundige partijen geraadpleegd, zoals LVNL en ILT. De beoordeling door de werkgroep heeft het karakter van een expert judgement en is zuiver kwalitatief.

Legenda:

Oordeel	Naar verkenning	
- :		Zeer weinig kansrijk
-		Weinig kansrijk
0		Neutraal
+		Kansrijk
++		Zeer kansrijk
	X	Niet verkennen
	V	Verder verkennen

TARIEVEN EN BELASTINGEN					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
1	Minder vliegbewegingen door flinke verhoging prijs kerosine.	-	X	<p>Veronderstelling is dat verhoging van tarieven leidt tot minder vraag van reizigers, zodat luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten zullen verminderen. **) Een verhoging van de prijs van kerosine die op RTHA getankt wordt, hoeft echter niet één op één door te werken in de prijs van het ticket.</p> <p>Luchtvaartmaatschappijen hebben immers (beperkt) de mogelijkheid om bij vertrek naar Rotterdam meer (goedkopere) brandstof mee te nemen van de vertrekluchthaven. Ongewenst neveneffect is meer uitstoot, doordat de vliegtuigen dan zwaarder beladen zijn. Verder zal het mogelijk effect van de maatregel (namelijk de veronderstelde afname van het aantal vluchten en de daarmee samenhangende hinder) kleiner zijn, naarmate de afstand korter is. Dit is bovendien in strijd met de algemeen heersende opvatting dat juist op de korte afstand het reizen per vliegtuig zou moeten worden teruggedrongen.</p>	Alternatieve invulling voorstel (in voordeel indiener): opslag op prijs kerosine via concessie RTHA.

				<p><u>Conclusie:</u> deze maatregel wordt beoordeeld als onvoldoende effectief en heeft ongewenste neveneffecten. Daarom wordt geadviseerd om dit voorstel (vooralsnog) niet verder te verkennen.</p>	
8	25% minder vliegbewegingen door hogere vliegtaks, verhoging havengelden (en extra verhoging voor charters).	-	X	<p>Veronderstelling is dat verhoging van tarieven leidt tot minder vraag van reizigers, zodat luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten zullen verminderen. **) Vliegtaks blijft vooralsnog buiten beschouwing, omdat deze nog niet mogelijk is. *) Dan blijft de (extra) verhoging van de havengelden (voor charters) over. Discrimineren naar vluchtsoort is echter strijdig met internationale regelgeving.</p> <p><u>Conclusie:</u> dit voorstel onderscheidt zich van andere vergelijkbare voorstellen door het extra verhogen van havengelden voor charters. Wegens het zeer beperkte aandeel van vakantiecharters in het totale verkeer, onbedoelde neveneffecten voor zakelijke charters, en omdat het lastig zal zijn om in de tarieven voor de havengelden onderscheid te maken tussen typen vluchten, wordt geadviseerd om dit voorstel niet verder te verkennen.</p>	<p>*) Vliegtaks nog niet mogelijk; wordt daarom niet meegenomen. Wel is inmiddels het wetsvoorstel voor de invoering van een Nederlandse vliegtaks behandeld en aangenomen in de Tweede Kamer.</p>

27	b. Minder vliegbewegingen door BTW en accijns op kerosine.	--	X	<p>Veronderstelling is dat verhoging van tarieven leidt tot minder vraag van reizigers, zodat luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten zullen verminderen. **) Invoering van BTW op tickets en accijns op kerosine is een nationale aangelegenheid voor alle luchthavens. Bovendien hebben partijen in de CRO hier niet of nauwelijks invloed op.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat het niet erg waarschijnlijk is dat Nederland als eerste en eenzijdig BTW en accijns zal heffen, wordt deze maatregel als zeer weinig kansrijk beoordeeld, en wordt geadviseerd deze niet verder te verkennen.</p>	<p>Nederland heeft de invoering van BTW op tickets en accijns op kerosine in EU verband geagendeerd. Zolang dit niet gerealiseerd is, zet Nederland in op een nationale vliegtaks.</p>
56	b. Havengelden tussen 22.00 en 7.00 extra verhogen.	+	V	<p>Veronderstelling is dat verhoging van tarieven leidt tot minder vraag van reizigers, zodat luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten zullen verminderen. **) Dit voorstel onderscheidt zich van andere vergelijkbare voorstellen door het extra verhogen van havengelden in de "gevoelige uren". Dit levert een stimulans om op deze tijden minder vluchten uit te voeren en eventueel te verschuiven naar momenten op de dag die minder hinder opleveren. Er gelden nu al hogere tarieven in de nacht en een dergelijke maatregel is daarom goed uitvoerbaar.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat deze maatregel als voldoende kansrijk wordt beoordeeld, wordt geadviseerd om deze verder te verkennen.</p>	<p>"Tarieven" (in voordeel indiener) geïnterpreteerd als "havengelden".</p>

62	40% minder vliegbewegingen door verhoging havengelden met 100% van 8.00 tot 20.00 uur en met 200% van 20.00 tot 8.00 uur.	0	V	Dit voorstel is te beschouwen als een combinatie van nummer 56b en de voorstellen "3x1". **) <u>Conclusie:</u> zie bovengenoemde voorstellen.	
<p><i>**) Algemene opmerking bij alle voorstellen m.b.t. tarieven en belastingen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Als de kosten stijgen, betekent dat niet automatisch dat alle ticket tarieven hoger worden.</i> 2. <i>Als de ticket tarieven hoger worden, hoeft dat niet te betekenen dat passagiers minder boeken.</i> 3. <i>Als de bezettingsgraad daalt, hoeft dat niet te betekenen dat er vluchten vervallen.</i> 					

TARIEVEN EN BELASTINGEN "3X1"					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
5	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.	0	V	<p>Veronderstelling is dat verhoging van tarieven leidt tot minder vraag van reizigers, zodat luchtvaartmaatschappijen het aantal vluchten zullen verminderen. Dit effect ("prijselasticiteit") is echter onvoldoende inzichtelijk. **) De relatie tussen tarieven en aanbod van vluchten is waarschijnlijk niet lineair maar getrapt.</p> <p>Tweede veronderstelling is dat de hogere tarieven de verslechtering van het bedrijfsresultaat door de krimp van het vervoer kunnen compenseren. RTHA kan (nog) geen inzicht geven in de relatie tussen afname van het vervoer en benodigde tariefsverhoging.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat onduidelijk is of de maatregel zal kunnen functioneren als beschreven in de voorstellen, wordt geadviseerd om de luchthaven te vragen dit nader te verkennen.</p>	"Tarieven" (in voordeel indiener) geïnterpreteerd als "havengelden".
6	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
9	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
10	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
11	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
12	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
15	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
17	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
22	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
23	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
24	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging				

	havengelden.			
26	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
27	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
29	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
39	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
40	c. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
42	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
43	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
44	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
45	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
46	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
48	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
52	a. Minder vliegbewegingen door verhoging havengelden.			
55	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
56	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			
60	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.			

66	Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.	■	■		
67	a. Minder vliegbewegingen, betaalbaar gemaakt door verhoging havengelden.				
<p><i>**) Algemene opmerking bij alle voorstellen m.b.t. tarieven en belastingen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Als de kosten stijgen, betekent dat niet automatisch dat alle ticket tarieven hoger worden.</i> <i>2. Als de ticket tarieven hoger worden, hoeft dat niet te betekenen dat passagiers minder boeken.</i> <i>3. Als de bezettingsgraad daalt, hoeft dat niet te betekenen dat er vluchten vervallen.</i> 					

VLEIGROUTES					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
14	Vliegen boven woonwijken Schiedam vermijden door bij starten van baan 24 eerder en scherper naar rechts te draaien.	++	✓	<p>LVNL ziet mogelijkheden om eerder en/of scherper te laten draaien, eventueel te realiseren in de vorm van een specifieke route voor bepaalde typen vliegtuigen die hiertoe in staat zijn. Scherper draaien (op de vertrekroutes naar het oosten) kan ook helpen Delft te ontzien, zoals beoogd met voorstel 25.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat deze maatregel als zeer kansrijk wordt beoordeeld, wordt geadviseerd om deze verder te verkennen.</p>	
25	Niet meer over Delft vliegen door bij starten van baan 24 eerst in westelijke richting door te vliegen en pas boven de Noordzee (op grotere hoogte) linksom naar het oosten te draaien.	--	X	<p>Wegens landend Schipholverkeer boven de kust (fix River) kan meestal niet verder door geklommen worden. Dit leidt tot langer laag vliegen en dus hogere kosten en emissies en meer hinder. Er ontstaat nieuwe overlast ten zuiden van Rotterdam.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat de negatieve gevolgen naar verwachting veel groter zijn dan het beoogde effect, wordt geadviseerd om deze maatregel</p>	

				niet verder te verkennen. N.B. Als gevolg van de luchtruimherziening ontstaan op langere termijn wellicht wel mogelijkheden voor een gunstiger route.	
28	c. Niet meer over woningen en tuinen vliegen door wijzigen vliegroutes.	+	V	Dit voorstel is zeer ruim geformuleerd is. In principe is bij het ontwerp van de huidige routes al zo veel mogelijk rekening gehouden met beperken van hinder voor de omgeving. Bij de lopende omzetting van de klassieke navigatiesystemen naar PBN (meer verfijnde navigatieprocedures) ontstaan echter kansen voor verdere optimalisering van de routes. <u>Conclusie:</u> omdat dit voldoende kansrijk lijkt, wordt geadviseerd verder te verkennen welke mogelijkheden de introductie van PBN biedt voor hinderbeperking.	Is niet onbeperkt mogelijk!
61	e. Geen vliegroutes, ook niet kleine luchtvaart, direct boven wijk (Schiebroek).	+	V	Dit voorstel is zeer ruim geformuleerd is. In principe is bij het ontwerp van de huidige routes al zo veel mogelijk rekening gehouden met beperken van hinder voor de omgeving. Voor de vliegtuigen die op instrumenten vliegen (IFR grote luchtvaart en een klein deel van de kleine luchtvaart), ontstaan er bij de lopende omzetting van de klassieke navigatieprocedures naar PBN (meer verfijnde navigatieprocedures) kansen voor verdere optimalisering van de routes. Routes voor de kleine luchtvaart die niet op instrumenten maar "op zicht vliegt" (VFR), zijn	Is niet onbeperkt mogelijk!

				<p>gebundeld met visuele kenmerken, vaak snelwegen, spoorlijnen e.d. Hiervoor biedt de omzetting naar PBN in principe geen nieuwe mogelijkheden</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat dit voldoende kansrijk lijkt, wordt geadviseerd verder te verkennen welke mogelijkheden de introductie van PBN biedt voor hinderbeperking.</p>	

CONTROLE EN HANDHAVING					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
30	b. Controleren geluidproductie vliegtuigen zowel door metingen in omgeving als door technische controle van motoren.	--	X	<p>Dit voorstel veronderstelt dat de werkelijke geluidproductie afwijkt van de berekende/ fabrieksspecificaties. Daarbij wordt bovendien gesuggereerd dat bij het gebruik (tijdens onderhoud) onderdelen worden verwijderd die het geluid moeten dempen.</p> <p>Wat betreft het eerste: de kwaliteit van geluidmetingen in de omgeving is (nog) niet zodanig te krijgen dat die metingen ook voor handhavingsdoeleinden kunnen worden gebruikt. Handhaving vindt plaats o.b.v. berekeningen.</p> <p>Wat betreft het tweede: de geluidhinder bij RTHA wordt voornamelijk veroorzaakt door (grote) verkeersvliegtuigen. Voor deze vliegtuigen (maar ook voor zakenjets) geldt dat het niet erg waarschijnlijk is dat er na certificering iets aan de motor veranderd wordt, zonder dat dit tot een verandering van het geluidscertificaat leidt. Daarnaast is het meten van de geluidproductie van vliegtuigmotoren is</p>	<p>Opgemerkt wordt dat er op landelijk niveau wel ontwikkelingen zijn op dit gebied (initiatief I&W). Binnen de programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid ligt er een advies dat is gericht op het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes.</p>

				<p>complex, tijdrovend, zeer kostbaar en kost ook nog zeer veel brandstof. De tussentijdse controle op de geluidemissie van een vliegtuigmotor is, gelet op het vorenstaande, niet zinvol, niet haalbaar en er lijkt bovenal geen aanleiding toe.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat de voorgestelde maatregel praktisch niet of slecht uitvoerbaar is en omdat naar verwachting het eventuele effect op de geluidproductie marginaal is, wordt geadviseerd deze niet verder te verkennen.</p>	
30	c. Vliegverkeer zich laten houden aan aanvlieg/vertrekroutes m.n. d.m.v. strafmaatregelen tegen verkeersleiders en vliegers.	0	V	<p>Er zijn wettelijke regels voor het gebruik van vliegroutes, maar deze gelden alleen voor de vliegers en niet voor de luchtverkeersleiding. Als de ILT constateert dat een vlieger zonder toestemming van de vliegroute is afgeweken, dan treedt de ILT handhavend op. Omdat er geen regels routegebruik voor de luchtverkeersleiding zijn, kan de ILT ook geen (straf)maatregel aan de luchtverkeersleiding opleggen als een vliegtuig door een instructie van de luchtverkeersleiding van de vliegroute afwijkt. De luchtverkeersleiding doet dat meestal om te voorkomen dat een startend vliegtuig van RTHA te dicht in de buurt van landend verkeer van Schiphol komt. Met de luchtruimherziening ontstaat er wellicht meer ruimte en zou het invoeren van milieuregels voor luchtverkeersleiding overwogen kunnen worden.</p>	Handhaving wordt gedaan door ILT.

				<p><u>Conclusie:</u> omdat de luchtruimherziening wellicht ruimte gaat bieden, wordt geadviseerd te verkennen of er voor RTHA (op termijn) milieuregels voor luchtverkeersleiding ontwikkeld kunnen worden.</p>	

RUIMTELIJKE ORDENING					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
28	e. Geen bouwplannen ontwikkelen waar overlast van het vliegveld is.	++	V	<p>De voorgestelde maatregel spreekt voor zich en is zeer effectief, maar staat op gespannen voet met de grote woningbouwopgave. Een principiële discussie hierover kan gevoerd worden in de CRO, omdat (vrijwel) alle belanghebbende en/of bevoegde partijen aan tafel zitten.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat de maatregel zeer effectief is en partijen in de CRO (directe) invloed hebben op de besluitvorming, wordt geadviseerd om deze verder te verkennen.</p>	

GELUID IMMISSIE					
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)			Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting	
67	b. Grondlawaai beperken door geluidscherm.	+	V	<p>Bij navraag bij de indiener is gebleken dat het specifiek gaat om geluid dat aantal keer per week te horen is als gevolg van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onderhoudswerkzaamheden in de zuidkant van de hangaar, - stationair draaien van vliegtuigen, - de-icen van vliegtuigen. <p>Deze activiteiten vinden op verschillende posities plaats. Onderzocht zal moeten worden of het plaatsen van een geluidscherm de meest effectieve afschermdende maatregel is.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat er voor de genoemde vormen van hinder mogelijk verschillende oplossingsrichtingen zijn, wordt geadviseerd om nader te inventariseren welke vorm van overlast precies wordt ervaren en of een scherm voor elke vorm van overlast een passende maatregel is.</p>	

OVERIG				
Nr.	Essentie voorstel	Inschatting kansrijkheid (effect/uitvoerbaarheid/etc.)		Opmerking
		Oordeel	Naar verkenning	Toelichting
32	Directiewoning onder aanliegroute bouwen waardoor directeur en logees zich bewust worden van hinder.	--	X	<p>Het voorstel zal niet leiden tot vermindering van hinder.</p> <p><u>Conclusie:</u> omdat deze maatregel als zeer weinig kansrijk wordt beoordeeld, wordt geadviseerd om deze niet verder te verkennen..</p>
61	a. Terugdringen parkeeroverlast (Schiebroek) bijvoorbeeld door invoeren parkeren voor vergunninghouders.	+	V	<p>Niet alleen geluidhinder, maar ook andere vormen van hinder als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven, zoals parkeeroverlast, vallen binnen de scope van het programma hinder beperkende maatregelen. En hoewel dit voorstel op zich niet tot vermindering van de geluidbelasting leidt, kan vermindering van de ergernis over parkeeroverlast (indirect) ook leiden tot vermindering van de beleefde hinder als gevolg van vliegtuiggeluid.</p> <p><u>Conclusie:</u> Omdat er een uitgebreid instrumentarium voor het effectief beheersen van parkeeroverlast ter beschikking staat, wordt</p>

				geadviseerd om deze maatregel verder te verkennen.	
61	c. Stopzetten elke vorm van uitbreiding van RTHA.	nvt	X	<p>Dit voorstel is benaderd op basis van de luchtzijdige impact. De omvang van het verkeer wordt geregeld door de maximale geluidsbelasting in de 6 handhavingspunten van RTHA. Conform de wet luchtvaart kan de luchthaven alleen verkeer weigeren indien één of meer van de handhavingspunten overschreden dreigen te worden. RTHA moet derhalve de volledige capaciteit beschikbaar stellen aan de slotcoördinator ter verdeling onder de gebruikers van de luchthaven.</p> <p>In gebruiksjaar 2019 is de volledige capaciteit in eerste instantie vergeven, niet alles hiervan is uiteindelijk ook gebruikt. Voor 2020 zal naar verwachting een significant deel van de capaciteit als gevolg van de covid19-crisis niet gebruikt worden. Als gevolg van een Europese “waiver” op de slots blijven de gegeven slotrechten voor de luchtvaartmaatschappijen voor het zomerseizoen 2021 behouden en gegarandeerd.</p> <p>Uitbreiding van de geluidsrestricties kan alleen plaatsvinden bij de vaststelling van een nieuw luchthavenbesluit; dit valt buiten de scope van dit programma.</p> <p><u>Conclusie:</u> binnen de vigerende omzettingsregeling kan eventuele uitbreiding (uitgaande van luchtzijdige impact) niet verder</p>	<p>Qua geluidsruimte zat RTHA in 2019 reeds tegen zijn maximale capaciteit.</p> <p>De capaciteitsgrens wordt bepaald door de grenswaarde van het Handhavingspunt dat dreigt te worden overschreden. In dat geval is uitbreiding van de capaciteit niet toegestaan. De status quo wordt gecontinueerd zolang er geen nieuw luchthavenbesluit is.</p> <p>n.b.: door ander gebruik van de geluidsruimte zouden wel degelijk meer vluchten mogelijk zijn; deze mogelijkheid is bij de conclusie buiten beschouwing gebleven.</p>

				worden gereguleerd zolang de grenswaarde niet wordt overschreden. Daarom wordt geadviseerd deze maatregel niet verder te verkennen.	