



CRO Luchthaven Rotterdam

INTAKE OVERGEDRAGEN

PROGRAMMA BRR

advies van de Werkgroep Hinder Beperking

november 2020

Verantwoording en leeswijzer

Op 6 mei 2019 heeft de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam (CRO) besloten om zelf de regie te nemen over het programma hinder beperkende maatregelen. Daarbij is tevens besloten om een cyclisch proces in te richten waarbij elk jaar door iedereen nieuwe voorstellen voor dergelijke maatregelen ingediend kunnen worden. Vervolgens heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) het eigen dossier hinderbeperkende maatregelen formeel overgedragen aan de CRO met de bedoeling dat deze maatregelen verder gaan als onderdeel van het cyclisch proces van de CRO. De laatste stand is vastgelegd in het rapport van de BRR "Actualisatie maatregelen hinderbeperking RTHA" d.d. januari 2019 met kenmerk 18.573.05.

Om te bepalen welke maatregelen uit het BRR-rapport kunnen worden overgenomen in het programma van de CRO, heeft de werkgroep deze onderworpen aan een intake-analyse. De werkgroep heeft hierbij alle maatregelen opnieuw tegen het licht gehouden, ook als zij in het rapport als "niet mogelijk" of "reeds uitgevoerd" waren aangemerkt. Immers met de kennis van vandaag en als gevolg van eventuele nieuwe ontwikkelingen zou het oordeel nu anders kunnen uitvallen, of zouden er wellicht nog aanvullende maatregelen mogelijk kunnen zijn. Verder heeft de werkgroep gekeken of de maatregelen gerealiseerd kunnen worden binnen de huidige (geldende) wet- en regelgeving en "Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport". Dit zijn namelijk criteria waaraan alle voorstellen in het cyclisch proces van de CRO getoetst worden.

Deze rapportage bevat de resultaten van de intake-analyse van de maatregelen uit het BRR-rapport door de werkgroep. De beoordeling heeft het karakter van een expert judgement en is zuiver kwalitatief. Zo nodig zijn deskundige partijen geraadpleegd, zoals de vertegenwoordiger van de kleine luchtvaart in de CRO. Voor het uiteindelijke oordeel zijn vijf mogelijkheden:

1. *De maatregel is onvoldoende kansrijk, niet mogelijk of reeds uitgevoerd.*
=> *niet opnemen in het programma van de CRO.*
2. *De maatregel past niet binnen de huidige (geldende) wet- en regelgeving.*
=> *niet opnemen in het programma van de CRO.*
3. *De maatregel past niet binnen de huidige (geldende) "Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport".*
=> *niet opnemen in het programma van de CRO; wel inbrengen in het participatie traject inzake het nieuwe luchthavenbesluit.*
4. *De maatregel wordt (deels) reeds onderzocht in een lopende verkenning van de CRO.*
=> *niet als afzonderlijke maatregel opnemen in het programma van de CRO.*
5. *De maatregel valt niet in een van de bovengenoemde categorieën en wordt beoordeeld als voldoende kansrijk.*
=> *opnemen in het programma van de CRO.*

NB. Na akkoord van de CRO op dit advies zal de werkgroep een voorstel doen voor prioritering en planning.

Legenda:

Haalbaarheid (volgens rapport BRR)	Status/ prioriteit (volgens rapport BRR)	Naar programma CRO (advies werkgroep)	
?			Onbekend/ Onzeker
--			Niet mogelijk/ Niet van toepassing
-			Laag
0			Middel
+			Hoog
++			Uitgevoerd
	X		Niet mogelijk/ Niet van toepassing
	L		Prioriteit laag
	M		Prioriteit middel
	H		Prioriteit hoog
	V		Uitgevoerd
		X	Niet verkennen door CRO
		V	Verder verkennen door CRO
		V	Wordt al verkend door CRO

A1		AANPASSEN VliegROUTES				
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Advies Werkgroep Hinder Beperking		Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit	Naar programma CRO		
A1.1	Aanpassen van routes en specifieke segmenten, ontwikkelen, finetunen vertrekroutes richting Schiedam en Lansingerland	+	H	V	Vertekroute 06: iets scherpere knik na opstijgen is reeds in verkenning (Quick Scan).	Rapport BRR: LVNL beoordeelt finetunen voor de vertekroute in zuidwestelijke richting als niet haalbaar.
	V			Vertekroute 24: verkenning 1: start richting Schiedam-vervolg richting Maassluis. Met LVNL bespreken of omzetting van klassieke navigatie naar PBN soelaas kan bieden voor noord Schiedam, ook als hierbij andere maatschappijen dan Transavia in het geding zijn (voorgedragen om mee te nemen in lopende verkenning "Vliegroutes" (voorstel nr. 14, eerder en scherper naar rechts draaien).		
	V			Vertekroute 24: verkenning 2: start richting Schiedam-vervolg richting Delft/Lansingerland. Als verkenning 1 voldoende kansrijk is gebleken, wordt bezien of ook 2 kan worden opgepakt.		

	<p>Dit voorstel gaat over vertrekroutes 06 en vertrekroutes 24, maar het BRR rapport is over de laatste niet duidelijk. De BRR verwijst bij dit voorstel naar het DCMR-rapport uit 2016 (en 2017). Daarin zijn twee vertrekroutes 24 beschouwd, namelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vertrek van baan 24 via route WOODY/ INKET 1B (om Schiedam heen buigen, in westelijke richting route vervolgen (1^e deel), om daarna in zuidelijke richting af te draaien (2^e deel, ongeveer over Spijkenisse)); 2. Vertrek van baan 24 via route ARNEM 2B/ LUNIX 1B (direct na de start "180 gr bocht", idealiter vóór Schiedam Svea-park, zuidelijk van Delft, noordoostelijk of zuidoostelijke koers). <p>Ad 1: In het DCMR-rapport is geconstateerd dat Transavia het eerste deel van deze route heel nauwkeurig de nominale route volgt, maar dat andere maatschappijen vaak een koers volgen die juist onder (zuidelijk van) de nominale route ligt en daarmee dichterbij de woningbouw van Schiedam Noord komen. Op het tweede deel van de route wordt geconstateerd dat Transavia frequenter van de route afwijkt door vroeger van de nominale route af te wijken en/of soms (< 3000 ft) buiten het tolerantiegebied te komen. Oorzaak hiervan is vaak interferentie met Schiphol verkeer (dit is een bekend probleem, en krijgt aandacht bij programma Luchtruimherziening).</p> <p>Ad 2: Uit onderzoek over 2016 blijkt Transavia de 180 graden bocht vrij ruim te maken, waardoor Transavia toestellen 'uitwaaiëren' en nabij de zuidelijke woonbouw van Delft vliegen, in tegenstelling tot andere maatschappijen die een kortere bocht draaien. Opmerking: in 2019 zijn meldingen over Transavia ontvangen dat er zeer scherp wordt gedraaid en over De Zweth wordt gevlogen. Er is kennelijk een aanzienlijke bandbreedte waarbinnen het eerste deel van de vlucht plaats vindt (performance is sowieso afhankelijk van omvang, gewicht, wind, temperatuur, enz.).</p> <p>De BRR schrijft in haar rapport: <i>"LVNL stelt dat het verzoek om, in plaats van na de start rechtsaf te draaien, tussen Delft en Schiedam-Noord te vliegen en linksaf te gaan over bedrijvengebied Spaanse Polder, niet haalbaar wordt ingeschat omdat het veel gehinderden zou opleveren in Rotterdam Noord."</i> Dit 'verzoek' is niet beschreven in het DCMR-rapport, is niet elders terug te vinden en er kan ook geen voorstelling bij gemaakt worden. Het lijkt een niet passende/onjuiste tekstpassage te zijn.</p>					
A1.2	Beperken hinder door kleine recreatieve luchtvaart	++	V	X	<p>Uitgevoerd. Na overleg met vertegenwoordiger kleine luchtvaart is conclusie BRR herbevestigd.</p>	<p>Rapport BRR: Kleine luchtvaart koppelt terug dat maatregelen die getroffen konden worden inmiddels zijn uitgevoerd.</p>
<p>In het BRR-rapport staat: <i>"Kleine luchtvaart koppelt terug dat maatregelen die getroffen konden worden inmiddels zijn uitgevoerd; zaken die binnen invloedssfeer liggen zijn uitgevoerd."</i> Inmiddels is de constatering van de BRR dat de maatregel is uitgevoerd al weer een paar jaar oud. De technologische ontwikkeling gaat verder, zowel op het gebied van vliegtuigen (b.v. eerste elektrische vliegtuig is gecertificeerd) als op het gebied van routes en procedures.</p>						

A2		NACHTGEBRUIK/NACHTREGIME				
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
A2.1	Monitoren en juridisch beperken nachtvluchten	+	H	X	Inbrengen in het participatie traject inzake nieuw luchthavenbesluit.	
	<p>Monitoren van de nachtvluchten gebeurt al sinds 2001 door de luchthaven en de Inspectie. De Inspectie is bevoegd gezag en treedt op indien regels ten aanzien van het nachtregime worden overtreden. Verder worden al vele jaren de aantallen nachtvluchten per categorie door de luchthaven op de website gepubliceerd. De omgeving kan alle vluchten (waaronder de nachtvluchten) volgen via “vliegverkeer in zicht” en openbare websites met radartracks. Aanpassen van het vigerende nachtregime kan alleen als een nieuw luchthavenbesluit wordt vastgesteld; de vigerende omzettingsregeling kan niet worden aangepast. Ditzelfde geldt voor het eventueel instellen van een maximum aantal. Aandachtspunt hierbij is het maatschappelijk relevant verkeer in de nacht zoals trauma- en politievluchten, transplantatievluchten en kustwacht (search and rescue) verkeer. Daarnaast vinden er in de nacht op beperkte schaal regerings- en militaire vluchten in opdracht van of op uitnodiging van de Nederlandse overheid van/naar RTHA plaats.</p>					
A2.2	Positievluchten Schiphol – RTHA v.v.	-	L	X	Inbrengen in het participatie traject inzake nieuw luchthavenbesluit voor zover positievluchten een relatie kunnen hebben met de nachtregimes van Schiphol en RTHA (meenemen in A2.1).	Rapport BRR: Er worden voor deze maatregelen voorlopig geen mogelijke acties gezien.
	<p>Het voorstel bestaat feitelijk uit twee componenten: Ten eerste beperken van het aantal positievluchten tussen Schiphol en RTHA. Dit gebeurt in praktijk al. Transavia voert zo min mogelijk positievluchten uit tussen RTHA en Schiphol om hinder en kosten te beperken. Waar mogelijk worden Schiphol en RTHA vliegtuigen op een buitenstation gewisseld (speciaal</p>					

	<p>ingebouwd in de schema's) om zo vliegtuigen tussen Schiphol en RTHA te wisselen zonder positievlucht. Voor business aviation ligt het anders, hier vinden frequenter vluchten plaats tussen de twee luchthavens. Dit kan met het nachtregime Schiphol versus RTHA te maken hebben (moet worden meegenomen bij nachtvluchten) of dat een vliegtuig moet worden ingevlogen voor een specifieke vlucht. Dit laatste is onder de huidige regelgeving niet of nauwelijks te voorkomen.</p> <p>De tweede component is de route die gevlogen wordt bij dergelijke vluchten. Omdat de luchthavens dicht bij elkaar liggen kunnen voor dergelijke vluchten niet de gebruikelijk vertrek- en aankomstprocedures gevlogen worden en komt het voor dat vliegtuigen vliegen op andere plaatsen dan bij de normale vluchttuitvoering. Dit probleem is bekend bij de LVNL en de verkeersleiders houden waar mogelijk hier rekening mee. Een structurele oplossing lijkt hiervoor niet mogelijk te zijn, zonder extra omvliegen en daarmee belasting van het milieu.</p>				
A2.3	Na 22.00 uur de tarieven verhogen	-	L	V	Wordt in algemene zin al meegenomen bij verkenning "Tarieven en Belastingen".
A2.4	Boete voor binnenkomen na 24.00 uur, te storten in een leefbaarheidsfonds	--	X	X	Zie ook B4.1.
	Boetes kunnen niet door de luchthaven worden opgelegd. Wel is het mogelijk toeslagen in te voeren op de havengelden (zie A2.3). Dit wordt meegenomen in het cyclisch proces. Voor het leefbaarheidsfonds zie B4.1.				

A3 VERMINDEREN HELIKOPERTBEWEGINGEN						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR			Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit	Naar programma CRO		
A3.1	Verminderen hinder helikopter vliegbewegingen door aanpassing vliegroutes	?	X	X	Geen verder significant effect verwacht van verder onderzoeken van deze maatregel.	Rapport BRR: Het aanpassen van vliegroutes is gedaan, voor zover daar mogelijkheden toe zijn.
<p>Het zal in praktijk over het algemeen gaan om de vertrek- en aankomstprocedures van de op RTHA gestationeerde traumahelikopter. Bij vertrek is de traumahelikopter altijd onderweg naar een spoedeisend incident. De snelst mogelijke vertrekroute is dan belangrijker dan hinderbeperking. Bij een spoedeisende vlucht naar een ziekenhuis geldt dit ook.</p> <p>Bij terugkeer naar de luchthaven is zelden/nooit sprake van een spoedeisende situatie. De afgelopen jaren is er veelvuldig overleg geweest tussen ANWB MAA, luchtverkeersleiding en luchthaven om te kijken welke mogelijkheden er zijn om, op een veilige wijze, zoveel mogelijk hinder te beperken. Door zowel de piloten van ANWB MAA als de luchthaven wordt, met name op basis van meldingen, gekeken of verdere hinderbeperking mogelijk is. In praktijk blijkt dit meestal niet het geval te zijn.</p> <p>Er wordt geen verder significant effect verwacht van verder onderzoeken van deze maatregel. Voorstel is dan ook deze niet verder te onderzoeken. De vliegers en de luchthaven houden de ontwikkelingen in de gaten en sturen bij waar mogelijk/nodig is op basis van informatie uit de omgeving.</p>						
A3.2	Uitplaatsing maatschappelijk helikopterverkeer	--	X	X	Niet haalbaar gebleken.	

A4		VERTRAAGDE LIJNVLUCHTEN				
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
A4.1	Terugdringen vertraging lijnvluichten	0	H	V	Verdient verdere verkenning.	
<p>Haalbaarheid van de maatregel is 'Middel' omdat externe factoren een rol spelen en er weinig sturingsmogelijkheden zijn, aldus het BRR-rapport. Volgens de CRO is de maatregel 'prioritair' gelet op hinderbeleving. Het monitoren en terugdringen van vertragingen heeft continue aandacht nodig. Het reduceren van vertragingen verlaagt het aantal nachtvluichten, en heeft naar verwachting een hoge positieve bijdrage aan het verminderen van de hinder. Er is een 5-punts stappenplan opgesteld. Onderdelen van het stappenplan worden in enige vorm opgepakt. Het voorstel heeft geen planmatige/ structurele invulling gekregen en mist daardoor de continue aandacht.</p>						

A5 AFWIJINGEN STANDAARD VERTREKROUTES (SID)						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
A5,1	Aantal keren en wijze waarop vliegtuigen afwijken van de standaard vertrekroutes (SID)	?	M	V	Voldoende aanleiding om dit voorstel verder te verkennen. Daarbij niet te beperken tot alleen het onderzoeken van preferente voorkeursroute voor afwijking, maar ook andere mogelijkheden (procedureafspraken) verkennen die door het voortschrijden van tijd nu ook tot de mogelijkheden behoren.	
				V	Onderdeel dwang (milieuregels voor LVNL) wordt al meegenomen bij verkenning "Controle en Handhaving" (voorstel nr. 30.c).	
<p>Situatie is nog steeds zeer actueel en neemt jaar na jaar toe met het toenemen van het aantal verkeersbewegingen in de drukste tijd van het jaar en tijdstip van de dag.</p> <p>Over de haalbaarheid van de voorgestelde maatregel (ontwikkelen preferente voorkeursroute bij afwijkingen) is het BRR-rapport sceptisch. Mogelijk is dit ingegeven door de zeer conservatieve houding van LVNL in 2018. Effect op hinder wordt als onzeker beoordeeld a.g.v. bespiegelingen van LVNL.</p> <p>Het BRR-rapport stelt voor dat DCMR en LVNL samen naar materie kijken. Hierover hebben wat verkenningen plaatsgevonden. Op basis van huidige inzichten en ontwikkelingen bij LVNL is er ruimte en de bereidheid om te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering.</p> <p>De BRR stelt: <i>"De vraag is of het haalbaar is om het aantal afwijkende vluchten beneden 6000 voet terug te dringen. Waarschijnlijk alleen als de wet LVNL daartoe dwingt is dit haalbaar."</i></p>						

<p>De Luchtvaartnota geeft aan dat beneden 6000 ft geluid prevaleert boven luchtkwaliteit, dat er meer aandacht moet zijn hoe bewoners het geluid daadwerkelijk ervaren en dat kwaliteit leefomgeving moet verbeteren. Een en ander heeft uiteraard een relatie met de luchtruimherziening.</p>

A6		NADP1 VERKENNEN				
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR			Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit	Naar programma CRO		
A6.1	Onderzoek naar effect toepassen Noise Abatement Departure Procedure 1 i.p.v. 2	0	M	V	Verder verkennen door te onderzoeken of het voorstel nog kansrijk is gelet op resultaten onderzoek Eindhoven.	
<p>Het BRR-rapport beschrijft het verschil tussen 2 vertrekprocedures (sneller stijgen met meer motorvermogen versus minder steil klimprofiel met minder motorvermogen). Het rapport benoemt een stappenplan en partijen die onderzoek moeten uitvoeren. Effect op hinder en haalbaarheid is niet ingeschat (althans niet vermeld).</p> <p>Vergelijkbaar onderzoek is uitgevoerd op Eindhoven i.s.m. NLR. Uit beleving is geen eenduidige correlatie te trekken. Naar Rotterdamse omgeving is niet gecommuniceerd of resultaten onderzoek Eindhoven van invloed zijn op het voornemen dit onderzoek te verrichten rondom RTHA</p>						

A7 INZET VAN STILLERE VLIEGTUIGEN						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
A7.1	Inzet van stillere vliegtuigen	?	M	X	In het participatie traject inzake nieuw luchthavenbesluit verder onderzoeken.	
				V	Onderdeel havengelden wordt al meegenomen bij verkenning "Tarieven en Belastingen".	
<p>Inzet van stillere vliegtuigen (bij gelijke grootte) leidt tot een lager piek geluidsniveau en een kortere tijd dat een vliegtuig tijdens de passage hoorbaar is. Hierdoor neemt de geluidsbelasting (zowel gemeten als berekend) per vliegtuigpassage af. Indien de vergunde geluidsruimte gelijk blijft dan kan dit leiden tot meer vliegtuigbewegingen in dezelfde geluidsruimte en dit heeft tot gevolg dat dan vaker een vliegtuig (met een lager piek geluidsniveau) zal kunnen passeren. De meningen verschillen of er bij de inzet van stillere vliegtuigen bij een gelijke geluidsbelasting sprake is van dezelfde hinder, minder hinder of juist meer hinder.</p> <p>Sturing op de inzet van stillere vliegtuigen is op verschillende wijzen mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Financiële incentives zoals havengelden • Beperkingen in de capaciteitsdeclaratie om een optimaler gebruik van de beperkte (geluids)capaciteit mogelijk te maken • Regulering op geluidsniveau in een nieuw luchthavenbesluit <p>De maatregel lijkt eenvoudig maar de consequenties ervan kunnen complexer zijn dan in eerste instantie lijkt als de maatregel het mogelijk maakt dat er meer vliegtuigbewegingen kunnen plaatsvinden bij een gelijkblijvend geluidsbelasting.</p>						

B1 BEPERKEN HINDER GRONDGELUID						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
B1.1	Beperken grondgeluid en innovatieve aanpak grondlawaai	?	M	V	Verder verkennen (als eerste stap analyseren van welke bronnen de meeste hinder wordt ondervonden; een van de ideeën is tijdensters voor o.a. proefdraaien).	
				V	Wordt deels al meegenomen bij verkenning "Immissie" (voorstel 67.b).	
<p>Grondgeluid bestaat uit diverse bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opstarten en taxiën van vliegtuigen • Geluid van generatoren tijdens het verblijf van vliegtuigen op het platform (GPU en APU) • Onderhoud aan vliegtuigen • Proefdraaien van vliegtuigmotoren na onderhoud <p>Op dit moment staat niet vast welke bron(nen) eventuele hinder veroorzaken. Hierdoor is het onduidelijk of een bronmaatregel de beste oplossing is of dat een meer generieke maatregel de voorkeur heeft.</p> <p>Voor elk van deze bronnen zijn er verschillende mogelijkheden deze weg te nemen. Eén van de mogelijkheden die onderzocht is, is een geluidsmuur rondom de luchthaven te plaatsen om alle geluid van de luchthaven te verminderen. Dit kan door een muur of door gebouwen. Deze maatregelen kosten over het algemeen veel tijd en geld.</p> <p>Er zou ook gekeken kunnen worden om voor een aantal geluidsbronnen meer naar het brongeluid te kijken. Deze maatregelen nemen niet alle geluid weg (zijn niet of minder geschikt voor taxiënde vliegtuigen) maar kunnen wel voor een aantal bronnen verbeteringen geven.</p>						

	Voor taxiën lopen op dit moment onderzoeken naar elektrisch taxiën. Hierbij is voor de situatie op Rotterdam het probleem dat de taxi tijden kort zijn in verhouding tot de tijd die vliegtuigmotoren moeten warmdraaien (circa 3 minuten) voordat zij mogen opstijgen. Hetzelfde geldt voor na de landing.					
B1.2	Mogelijkheden om regulering op te zetten voor grondgeluid	?	L	X	Wet- en regelgeving. Niet verder verkennen.	Rapport BRR: Deze maatregel wordt aangehouden tot meer bekend is over de verkenning van maatregel B.1.1.
<p>Op dit moment is door de wetgever besloten dat het grondgeluid van vliegtuigen tijdens de normale vluchtuitvoering niet in de rekenmodellen wordt meegenomen. Dit is gedaan omdat het geluid van het opstarten en taxiën van vliegtuigen veel lager is dan het geluid van de start- en landingsprocedure. Als besloten wordt het grondgeluid te reguleren dan zal het huidige grondgeluid (op basis van bestaand recht) over het algemeen vergund worden. Doordat vliegtuigmotoren steeds stiller worden zal regulering dan naar verwachting geen beperking van grondgeluid tot gevolg hebben.</p> <p>Dit is een keus van de wetgever. Er zou gelobbyd kunnen worden in Den Haag om dit aan te passen maar zal tijd en moeite gaan kosten. De resultaten van regulering op hinderbeperking zijn onzeker.</p>						

B2 EXTRA HANDHAVINGSPUNTEN						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR			Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit	Naar programma CRO		
B2.1	Toevoegen van extra handhavingspunten aan het nieuwe luchthavenbesluit	0	H	X	Inbrengen in het participatie traject inzake nieuw luchthavenbesluit.	
<p>De ligging van de handhavingspunten in de vigerende omzettingsregeling is bepaald door de RBML. Twee handhavingspunten liggen vast op de koppen van de baan. Van de overige handhavingspunten is de locatie bepaald (o.b.v. RBML) aan de hand van de ligging van de 35Ke geluidszone in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing. Het kiezen van extra handhavingspunten was hierbij niet mogelijk, wel heeft de luchthaven twee monitoringspunten toegevoegd op plaatsen waar omliggende gemeenten extra handhavingspunten hadden willen hebben. Deze monitoringspunten zijn tot op heden nooit overschreden. De vigerende omzettingsregeling kan niet worden aangepast, dit kan alleen bij een nieuw luchthavenbesluit.</p> <p>Bij een nieuw luchthavenbesluit moeten de ligging en het niveau van de handhavingspunten opnieuw worden vastgesteld. In tegenstelling tot de omzettingsregeling is het in een luchthavenbesluit wel mogelijk extra handhavingspunten vast te stellen (buiten degene die wettelijk minimaal verplicht zijn).</p>						

B3		LUCHTKWALITEIT				
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
B3.1	Instellen bovenwettelijke lokale norm voor emissies	-	X	X	Niet haalbaar gebleken.	
	NB. Inmiddels is de Luchtvaartnota verschenen, waarin de regering aankondigt hier stappen te willen zetten.					
B3.2	Instellen landelijke norm voor emissies ultrafijnstof	+	L	X	Wet- en regelgeving. Niet verder verkennen.	
	NB. Inmiddels is de Luchtvaartnota verschenen, waarin de regering aankondigt hier stappen te willen zetten: <i>“Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) onderzoekt de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Of specifiek luchtvaartbeleid voor ultrafijnstof nodig en mogelijk is, hangt af van de resultaten die in 2021 worden verwacht. Het Rijk heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd om te komen tot generiek beleid voor ultrafijnstof voor alle bronnen, niet alleen voor luchtvaart. De Rijksoverheid vraagt luchthavens alvast actie te ondernemen en de uitstoot zo veel mogelijk te beperken.”</i>					

B4 EXTRA ISOLATIE VAN WONINGEN						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
B4.1	Extra isolatie van woningen	-	X	X	Oprichten van een leefbaarheidsfonds en bestedingen ervan inbrengen in het participatie traject inzake nieuw luchthavenbesluit als compenserende/ mitigerende maatregel.	
<p>Extra isolatie van woningen is niet direct in het luchthavenbesluit te regelen. Het luchthavenbesluit kent een wettelijk kader dat bepaalt welke woningen wel of niet voor geluidsisolatie in aanmerking komen.</p> <p>Wel is het mogelijk een leefbaarheidsfonds op te richten waarmee verbeteringen van de leefomgeving en daarmee woningen gerealiseerd zouden kunnen worden. Het meest effectief (twee vliegen in één klap) is het om de geluidsisolatie te koppelen aan de verduurzamingsopgave voor woningen in Nederland. Dit leefbaarheidsfonds kan betaald worden uit bijdragen van bijvoorbeeld overheids- of luchthavenpartijen of uit toeslagen op bijvoorbeeld nachtvluchten of minder geluidsarme vliegtuigen.</p>						

C1 COMMUNICATIE VERBETEREN						
Nr.	Essentie voorstel	Rapport BRR		Naar programma CRO	Advies Werkgroep Hinder Beperking	Opmerking
		Haalbaarheid	Status/ prioriteit			
C1.1	Verbeterde communicatie algemeen	?	?	V	Verkennen (permanent actiepunt CRO). Volgen wat nu reeds loopt in het kader van participatietraject inzake nieuw luchthavenbesluit.	
<p>Bij het participatietraject om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit zal uitgebreide omgevingscommunicatie en stakeholdermanagement plaatsvinden. Voorstel is om deze communicatie te evalueren en waar zinvol door te zetten ook als het luchthavenbesluit genomen is. Verbinden met de regio (met daarin meegenomen communicatie met de regio) is ook één van de vier strategische pijlers die de luchthaven in haar beleid heeft vastgesteld. Parallel zijn en worden vanuit DCMR ook initiatieven ontwikkeld die bijdragen aan de verbetering van de communicatie, zoals een thema pagina Luchtvaart, een FAQ en een app. Voor 2020/2021 staat de doorontwikkeling van RANOMOS op het programma.</p>						

