



18.573.05 Januari 2019
Adviseur: To70

Actualisatie maatregelen hinderbeperking RTHA

Plan van aanpak per maatregel



Actualisatie maatregelen hinderbeperking RTHA

Plan van aanpak per maatregel

Rapport

BRR, Den Haag

Adviseur

To70

Den Haag, januari 2019



Inhoudsopgave

Inleiding.....	5
Historisch overzicht	6
Leeswijzer.....	9
A1 – Aanpassen vliegroutes	10
A1.1 Aanpassen van routes en specifieke segmenten, ontwikkelen, finetuning vertekroute nabij Schiedam en Lansingerland.....	10
A1 – Aanpassen vliegroutes	12
A1.2 Beperken hinder door kleine recreatieve luchtvaart.....	12
A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	14
A2.1 Monitoren en juridisch beperken nachtvluchten	14
A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	15
A2.2 Positievluchten Schiphol – RTHA v.v.....	15
A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	17
A2.3 Na 22.00 uur de tarieven verhogen	17
A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	19
A2.4 Boete voor binnenkomen na 24.00 uur, te storten in een leefbaarheidsfonds.....	19
A3 – Verminderen helikopterbewegingen.....	20
A3.1 Verminderen hinder helikopter vliegbewegingen door aanpassing vliegroutes	20
A3 – Aanpassen vliegroutes	21
A3.2 Uitplaatsing maatschappelijk helikopterverkeer	21
A4 – Vertraagde lijnvluchten.....	23
A4.1 Terugdringen vertraging lijnvluchten.....	23
A5 – Afwijkingen standaard vertekroutes (SID).....	26
A5.1 Beperken aantal afwijkingen van de standaard vertekroutes (SID)	26
A6 - NADP1 verkennen.....	29
A6.1 Onderzoek naar effect toepassen Noise Abatement Departure Procedure 1 i.p.v. 2.....	29
A7 – Stillere vliegtuigen	31
A7.1 Inzet van stillere vliegtuigen.....	31
B1 – Beperken hinder grondgeluid.....	32
B1.1 Beperken grondgeluid en innovatieve aanpak grondlawaai	32
B1 – Beperken hinder grondgeluid.....	34
B1.2 Mogelijkheden om regulering op te zetten voor grondgeluid	34
B2 – Extra handhavingspunten	35
B2.1 Toevoegen van extra handhavingspunten aan het nieuwe luchthavenbesluit.....	35
B3 - Luchtkwaliteit.....	36
B3.1 Instellen bovenwettelijke lokale norm voor emissies	36



B3 - Luchtkwaliteit.....	37
B3.2 Instellen landelijke normen voor emissies ultrafijnstof.....	37
B4 – Isolatie woningen	39
B4.1 Extra isolatie van woningen	39
C1 – Communicatie verbeteren	40
C1.1 Verbeterde communicatie algemeen	40
Reeds genomen maatregelen	43



Inleiding

Onderliggend rapport 'Actualisatie maatregelen hinderbeperking RTHA' is een actualisatie van het op 1 april 2016 door To70 opgestelde rapport 'Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Zowel voor de bestaande als voor nieuwe op deze lijst voorkomende maatregelen, zijn geactualiseerde, dan wel nieuwe factsheets opgesteld. Het gebruikte format voor de factsheets van deze actualisatie, is gelijk aan het format van de factsheets uit het rapport van To70 uit 2016. De factsheets bevatten per hinderbeperkende maatregel de volgende aspecten: doel, context, huidige status, stappenplan, effect op de hinder, technische haalbaarheid en benodigde middelen.

De inbreng voor de actualisatie komt uit twee bijeenkomsten in mei en juni 2018, waaraan de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR), de Commissie Regionaal Overleg (CRO), de DCMR en de bewonersorganisatie Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Luchthaven (BTV) hebben deelgenomen. Vervolgens heeft To70 het overzicht (met name technisch) aangevuld.

Voordat de hinderbeperkende maatregelen per pagina verder worden toegelicht wordt eerst teruggekeken op het historisch verloop van de zogenoemde 'hinderbeperkende maatregelen lijst'.



Historisch overzicht

Inmiddels wordt ruim 10 jaar ingezet op maatregelen, om de hinder op en rondom Rotterdam The Hague Airport te kunnen beperken. Onderstaand is aangegeven welke initiatieven hiertoe in de loop der jaren zijn ondernomen.

2007 – 2008

In reactie op de vraag van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat (VenW), mede namens de minister van VROM, aan gedeputeerde Van Heijningen, bracht de 'Commissie van Heijningen' in 2007 een verkenning naar draagvlak voor uitbreiding van RTHA in de regio uit. Aanleiding was het verzoek tot actualisatie en verruiming van de geluidsruimte door de exploitant van RTHA.

In de verkenning stelde de commissie uiteenlopende maatregelen voor om de geluidhinder van RTHA (met name in de nacht) aan te pakken. Hierbij werd onderscheid gemaakt in oplossingsrichtingen voor de korte termijn en oplossingsrichtingen die op langere termijn leiden tot vermindering van de overlast.

Resultante van het advies was het verzoek van de minister van VenW aan de exploitant van RTHA om de MER uit 2006 deels te herzien. Daarnaast werd door de minister aan gedeputeerde Van Heijningen gevraagd de in de verkenning voorgestelde maatregelen nader te onderzoeken op haalbaarheid en effectiviteit.

Vervolgens is een tweede rapportage van de Commissie van Heijningen opgesteld, "Vervolg advies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport". Dit advies is in oktober 2008 aangeboden aan de minister van VenW. Hierop volgend is in februari 2009 het herziene voorontwerp voor het wijzigingsbesluit door de ministeries VenW en VROM voorgelegd aan de regio. Uiteindelijk stelden de ministers van beide ministeries in oktober 2010 het Aanwijzingsbesluit RTHA officieel vast en werd het onherroepelijk verklaard door de Raad van Staten in 2011.

2012 – 2016

In maart 2012 stelde de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) (in het leven geroepen in 2012 op advies van gedeputeerde Van Heijningen) het 'Uitvoeringsplan Maatregelen Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport' vast.

In september 2015 heeft Provincie Zuid-Holland (namens de BRR) To70 gevraagd om een actualisatie te maken, dit in nauwe samenwerking met de leden van de CRO.

In dit op 1 april 2016 opgeleverde rapport 'Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport' zijn de eerder voorgestelde hinderbeperkende maatregelen omgezet naar een operationeel overzicht van factsheets. Deze uitwerking, waarbij per voorstel een factsheet is opgesteld, bevat per factsheet de volgende aspecten: doel, context, huidige status, stappenplan, effect op de hinder, technische haalbaarheid en benodigde middelen. Tevens is benoemd bij welke partijen de verantwoordelijkheid / bevoegdheid ligt om uitvoering van de voorgestelde maatregelen te kunnen realiseren.



Aan de hand van dit rapport constateerde de BRR eind 2016 dat sinds de totstandkoming van het Uitvoeringsplan in 2012 diverse voorstellen zijn uitgevoerd (zie het rapport van To70)¹.

Ook zijn in 2016 enkele weinig kansrijke voorstellen afgevoerd van de lijst, omdat verdere uitvoering niet mogelijk, haalbaar, effectief of realistisch werd geacht. Geconstateerd is dat het 'laaghangend fruit' inmiddels gerealiseerd is, en dat vooral de minder eenvoudig uit te voeren voorstellen nog open staan. Voor een aantal voorstellen bleek aanvullend onderzoek nodig, om te bepalen of uitvoering een bijdrage kan leveren aan verbetering van het hinderprobleem.

Recente ontwikkelingen

Begin 2017 presenteerde verkenner Joost Schrijnen zijn advies ten aanzien van draagvlak voor (groei) van RTHA in de regio. Aanleiding was de vraag van de (toenmalige) staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de BRR, of er regionaal bestuurlijk draagvlak aanwezig was voor de uitbreidingsplannen van RTHA, met als achtergrond een nieuw te nemen luchthavenbesluit voor RTHA. Op basis van dit advies van Joost Schrijnen adviseerde de BRR vervolgens de minister dat er wel draagvlak is voor de aanwezigheid van RTHA, maar dat er geen draagvlak aanwezig is voor groei van RTHA buiten de huidige vergunde geluidsruimte.

De aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit is uitgesteld, met name vanwege de Luchtvaartnota (2019) en de herziening van het luchtruim (2023) die momenteel opgesteld worden.

De BRR heeft, op basis van de uitkomsten van Joost Schrijnen en hun eigen advies aan de minister, in september 2017 de Samenwerkingsagenda Regiodoelen RTHA vastgesteld. Eén van de doelen in deze agenda is het Verder beperken van de hinder (a) en Verbetering van de communicatie met de gehinderden (b).

Totstandkoming van dit rapport

Voortgang houden in het realiseren van voorgestelde hinderbeperkende maatregelen is niet eenvoudig, gezien de complexe thematiek en het speelveld aan partijen dat nodig is om tot resultaat te komen. Bovendien is realisatie van een aantal maatregelen afhankelijk van opname in het (nog te nemen) luchthavenbesluit, de herziening van het luchtruim en de luchtvaartnota, als ook van ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven Lelystad en Schiphol en (inter-)nationale wet- en regelgeving. Daarnaast is er sprake van een gewijzigde publieke opinie ten aanzien van de luchtvaart.

Desondanks vinden alle betrokken partijen het belangrijk om in gesprek te blijven op dit specifieke thema. Reden waarom in mei en juni 2018 weer twee sessies zijn georganiseerd met leden van de

¹ Zoals het terugdringen vertraging lijnvluchten (Transavia heeft na overleg met RTHA haar te krappe dienstregeling aangepast), het verhogen toeslagen 23.00-07.00 uur en discrimineren naar geluidsniveau van het vliegtuig (in 2013 - 2014 zijn de nachttarieven met een factor 2/3 verhoogd en is het minimum tarief verhoogd), het monitoren van geluidsbelasting en communicatie daarover (meetposten DCMR, de uitkomsten worden verwerkt in de DCMR rapportages), het verminderen van hinder door nachtelijke helikopterbewegingen (met LVNL zijn afspraken gemaakt over het spreiden van de routes voor het nachtelijk maatschappelijk helikopterverkeer), het programma voor het isoleren van woningen is afgerond, en de OV ontsluiting van de luchthaven is verbeterd.



BRR en leden van de CRO, aangevuld met de BTV. In deze bijeenkomsten is gesproken over bovenomschreven afhankelijkheid van externe factoren, een actualisatie van de maatregelen en mogelijke structurering via een cyclisch proces voor het updaten van de lijst hinderbeperkende maatregelen. De opbrengst uit beide sessies is de basis voor dit rapport.

In voorliggend rapport zijn alleen maatregelen opgenomen, waarvan men in beide sessies heeft geconstateerd de mogelijkheden voor uitvoering nader te willen onderzoeken.



Leeswijzer

Her rapport is opgedeeld in een algemeen deel met een introductie en een historisch overzicht ten aanzien van het tot stand komen van de lijst met maatregelen om de hinder op en rondom Rotterdam The Hague Airport te kunnen beperken.

Vervolgens is er per hinderbeperkende maatregel een factsheet opgesteld. Hierbij zijn de hinderbeperkende maatregelen onderverdeeld in drie categorieën, A, B en C. Categorie A bevat luchtzijdige maatregelen, B bevat landzijdige maatregelen en C bevat communicatie-maatregelen. De inhoudsopgave toont een overzicht en volgorde van alle opgenomen maatregelen en de bijbehorende nummering.

In totaal bevat het overzicht twintig maatregelen. Van alle maatregelen is volgens een vaste structuur de belangrijkste informatie weergegeven: doel, context, status, stappenplan, effect op hinder, haalbaarheid en middelen. Zoals besproken in de eerdere sessies in 2018 is het per maatregel van essentieel belang aan te geven wie primair verantwoordelijk(en) is, wie er aan de knoppen kan zitten, als ook wie de trekker is of zich eigenaar voelt van de maatregel.

Met betrekking tot dit laatste moet het juridisch kader in de gaten worden gehouden. Wie wat kan doen en op welke termijn hangt af van het huidige en toekomstige juridische kader. Haalbaarheid hangt af van de categorie waarbinnen de voorgestelde maatregelen valt. Namelijk:

- Maatregelen die kunnen worden toegepast binnen de vigerende omzettingsregeling.
- Maatregelen die binnen een nieuw te nemen luchthavenbesluit pas kunnen worden toegepast maar al wel passen binnen de vigerende wet- en regelgeving.
- Maatregelen die binnen en nieuw te nemen luchthavenbesluit pas kunnen worden toegepast en waarvoor nieuwe wet- en regelgeving nodig is.
- Maatregelen waarvoor aanpassing van internationale (ICAO of EU) regelgeving noodzakelijk is.

Overigens wordt bij 'haalbaarheid' van een maatregel in dit document de 'technisch' mogelijke haalbaarheid bedoeld. Dit is uitgezonderd de beantwoording van de vraag welke partij(en) bij de conclusie dat een maatregel (technisch) mogelijke zou zijn, de aangewezen partij is om eventuele kosten te financieren. In deze haalbaarheid is dus het financiële aspect niet meegenomen.

Tot slot wordt een overzicht gegeven van maatregelen die al zijn uitgevoerd. Aangezien wordt gewerkt aan een cyclisch proces ten aanzien van de beoordeling op haalbaarheid / uitvoering van hinderbeperkende maatregelen, zullen deze maatregelen niet uit het overzicht worden gehaald.



A1 – Aanpassen vliegroutes	Technische haalbaarheid: Quick scan (hoog); Vervolg (onzeker)
A1. 1 Aanpassen van routes en specifieke segmenten, ontwikkelen, finetuning vertrekroutes richting Schiedam en Lansingerland	
DOEL	
Onderzoek naar route segmenten in de Standard Instrument Departure (SID) van RTHA die voor verandering in aanmerking komen en die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de hinderbeleving. Uitgangspunt is daarbij dat geluid niet naar andere regio's of gemeenten wordt verplaatst.	
CONTEXT	
De Standard Instrument Departure (SID's) voor RTHA zijn opgebouwd uit zogenaamde route segmenten. Deze SID's zijn ontworpen: <ul style="list-style-type: none">• conform de internationale regels voor het ontwerp;• ten behoeve van een logisch gebruik van de luchthaven in relatie tot bestemming en herkomst;• met minimale hinder. <p><i>Tolerantiegebieden</i></p> <p>Voor de huidige SID's, bestaan zogenaamde tolerantie gebieden. Deze zijn beschreven in een beleidsregel(s). Uit het rapport 'Vlieggedrag en Vliegpatronen²' blijkt dat aan een groot deel van de vluchten aanvullende instructies wordt gegeven die leiden tot het verlaten van de SID, maar niet tot verlaten van het tolerantiegebied. In de vertrekroutes zijn concentraties van afwijkingen geconstateerd. Onderzoek zal moeten uitwijzen of deze concentraties kunnen leiden tot een aanpassing.</p> <p>De huidige SID's zijn zodanig ontworpen dat de hinder voor de omgeving minimaal is (op het moment van ingebruikname). Er is wel ruimte voor enige finetuning van de routesegmenten. Een aanpassing voor zo'n route segment zou kunnen leiden tot minder hinder. Van belang is hierbij dat hinder niet verplaatst wordt naar een andere woonkern.</p>	
STATUS (november 2018)	
De DCMR en LVNL hebben voorgesteld een cyclisch proces in te richten, vergelijkbaar met Schiphol, waarbij jaarlijks nieuwe voorstellen op haalbaarheid en uitvoerbaarheid worden beoordeeld. De jaarrapporten klachtenmeldingen van de DCMR over 2016 en 2017 bevatten de volgende concrete voorstellen om te beoordelen in het cyclisch proces: <ul style="list-style-type: none">- Mogelijke finetuning bij de start in noordoostelijke richting (baan 06, richting Lansingerland)- Finetuning van de route in noordwestelijke richting (baan 24, richting Schiedam) <p><i>Finetuning start noordoostelijke richting (06)</i></p> <p>LVNL bevestigt dat voor de vertrekroutes naar het Noordoosten, langs Lansingerland, zij openstaat voor een verzoek via een nieuw in te richten cyclisch proces van de CRO. Daarbij moet wel aangemerkt</p>	

² To70, Vliegpatronen en vlieggedrag RTHA, 2014



worden

dat het echt gaat om kleine wijzigingen, binnen strikte kaders. Via het cyclisch proces worden alle betrokken partijen betrokken, waardoor een nauwkeurige afweging kan worden gemaakt.

Finetuning route zuidwestelijke richting (024)

Voor de route naar het zuidwesten, langs Schiedam, geldt ook dat de huidige route zo is ontworpen dat de omgeving daar zo weinig mogelijk last van heeft. 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 en bovendien zou interfereren met naderingsroutes richting Schiphol vanuit het westen en zuiden.

STAPPENPLAN

1. Door of met medewerking van DCMR: op basis van aanvullend onderzoek, bepalen welke route segmenten een positieve bijdrage kunnen leveren (Quick scan, **BRR**)
2. Verzoek laten indienen bij LVNL tot wijziging SID's (**CRO**)
3. Door of in opdracht van LVNL: procedure-ontwerpdocument opstellen (**CRO**)
4. Door of in opdracht van LVNL: procedure verifiëren en valideren (**CRO**)
5. Procedure publiceren en implementeren van (**LVNL**)
6. Het gebruik van de procedure monitoren en koppelen aan klachtenregistratie (**DCMR**)

EFFECT OP HINDER

Het effect op de hinder zal, vanwege de kleine marge waarin gewijzigd kan worden, niet heel groot zijn. Het precieze effect op hinder is vooraf moeilijk in te schatten en zal onderzocht moeten worden.

HAALBAARHEID

Het wijzigen van routes en routesegmenten zal deels gezien moeten worden in het kader van gestarte proces voor de nationale luchtruimherziening (zie voorstel C2.1). LVNL wijst er op dat dit proces zich grotendeels zal richten op de herinrichten van het hogere luchtruim. Het effect op het eerste deel van de route na de start zal niet groot zijn omdat naderingen voor het laatste deel altijd in het verlengde van de baan zullen liggen. Ook het eerste deel na de start is al zo geluidsarm als mogelijk gekozen. LVNL ziet ruimte voor, en staat open voor een verzoek voor finetuning in noordoostelijke richting. Daarbij merkt LVNL op dat het effect naar verwachting beperkt zal zijn (omdat de marges om te komen tot finetuning beperkt zijn). LVNL beoordeelt finetuning voor de vertrekroute in zuidwestelijke richting als niet haalbaar.

MIDDELEN

- Data van LVNL over het gebruiksjaar 2016, 2017 en 2018
- Data van DCMR in relatie tot hinder en SID-gebruik
- Tijd, doorlooptijd, productietijd en monitoring tijds
Tussen €30.000 en €50.000 per te onderzoeken route segment

A1 – Aanpassen vliegroutes	Technische haalbaarheid: n.v.t. (maatregel is uitgevoerd)
<p>A1. 2 Beperken hinder door kleine recreatieve luchtvaart</p>	
<p>DOEL</p>	
<p>Verkennen of hinder door kleine luchtvaart verminderd kan worden.</p>	
<p>CONTEXT</p>	
<p>In het gebruiksjaar 2017 vonden 20.000 vliegtuigbewegingen plaats door kleine recreatieve luchtvaart (of te wel privé- of lesvluchten)³. Deze vliegtuigen navigeren op zicht (VFR of op instrumenten (IFR). 3% van het aantal meldingen in 2017 over RTHA, waren te herleiden tot deze categorie⁴. Geluid afkomstig van recreatieve kleine luchtvaart wordt als hinderlijk ervaren. Dit is vooral omdat dit type verkeer met name vliegt in weeromstandigheden waarin buitenrecreatie plaatsvindt. Verzocht is daarom te onderzoeken of het mogelijk is maatregelen te nemen om hinder te beperken.</p> <p>Het sluiten of beperken van de toegang van RTHA voor recreatieve kleine luchtvaart is in een eerder stadium onderzocht. Dit bleek niet mogelijk omdat hinder daardoor slechts verplaatst wordt naar een andere luchthaven en haar omgeving⁵. Verkend kan worden of door andere maatregelen, in afstemming met de kleine luchtvaart, hinder beperkt kan worden.</p>	
<p>STATUS (november 2018)</p>	
<p>Oscar Bal, deelnemer aan de CRO namens de kleine recreatieve luchtvaart, heeft tijdens de sessies Hinderbeperkende maatregelen RTHA op 7 mei en 11 juni 2018 toegezegd maatregelen voor hinderbeperking te verkennen⁶.</p> <p>In de CRO van 13 december 2018 meldt dhr. Bal dat de Vliegclub Rotterdam heeft besloten tot een investering in stillere en zuinigere vliegtuigmotoren. Voor 2 toestellen van de vliegclub daalt het geluidniveau (significant!) van 78 naar 70 dB(A) (op basis van het noise certificate).</p> <p>Door de kleine luchtvaartsector zijn inmiddels al veel structurele hinderbeperkende maatregelen genomen, waaronder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geen circuitvluchten in het kader van training in het weekend (zaterdagmiddag en zondag) • noise abatement areas ingericht • hoger circuit dan gebruikelijk in NL (1000vt i.p.v. 700vt) • optimalisatie routes (vaak boven snelwegen) waardoor geluid wegvalt binnen snelweglawaai • verplichting tot mufflers (uitlaatdempers) op vliegtuigen die op Rotterdam gestationeerd zijn. 	

³ RTHA, [Feiten en cijfers 2017](#)

⁴ DCMR, [Jaarrapportage 2017](#)

⁵ To70, Hinderbeperkende maatregelen RTHA, 2016

⁶ APPM, Verslag sessies Hinderbeperkende maatregelen RTHA 7 mei en 11 juni 2018



- substantiële investering (€ 150k) in stillere en zuinigere vliegtuigmotoren (stilste vloot).

STAPPENPLAN

Deze maatregel is uitgevoerd

EFFECT OP HINDER

Het effect is afhankelijk van de gekozen maatregel.

HAALBAARHEID

Kleine luchtvaart koppelt terug dat maatregelen die getroffen konden worden inmiddels zijn uitgevoerd. zaken die binnen invloedssfeer liggen zijn uitgevoerd.

MIDDELEN



A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	Technische haalbaarheid: Hoog
A2.1 Monitoren en juridisch beperken nachtvluchten	
DOEL	
Het vastleggen van een maximaantal vliegtuigbewegingen gedurende de nacht in het luchthavenbesluit van RTHA.	
CONTEXT	
<p>RTHA heeft als zakenluchthaven en één van de regionale luchthavens van nationale betekenis, een nachtopenstelling. Voorbeelden van nachtvluchten zijn: technische storingen, medisch spoedeisende, reddingsacties en zakelijk verkeer met kleinere vliegtuigen. In de avond en nacht is een regime van toepassing, waarbij beperkingen gelden voor diverse categorieën vliegtuigen. In het gebruiksjaar 2017 vonden er in totaal 1.029 nachtvluchten plaats. Dit aantal is gelijk aan het aantal in 2016. 41% daarvan betrof spoedeisende medische vluchten (met name door de traumahelikopter)⁷.</p> <p>In 2009 is een richtgetal overeengekomen van het maximaantal nachtvluchten van 849 in de nacht. Dit was voordat de traumahelikopter gebruik ging maken van de luchthaven. Actief sturen of handhaven op dit aantal is niet mogelijk, omdat dit richtgetal momenteel geen juridische status heeft. Het huidige aantal nachtvluchten, exclusief spoedeisend verkeer, blijft ruim onder dit streefgetal.</p>	
STATUS (november 2018)	
De BRR heeft in 2017 aan de minister het verzoek gedaan "een maximaantal vliegbewegingen in de nachtperiode (23:00 - 07:00 uur) vast te leggen in het nieuwe luchthavenbesluit, zodat dit aantal ook kan worden gehandhaafd. Het nachtelijk verkeer voor maatschappelijke vluchten kan hiervan uitgezonderd worden. Wij stellen een handhavingsniveau voor van circa 600-650 commerciële nachtvluchten". De minister heeft nog niet inhoudelijk gereageerd op dit verzoek.	
STAPPENPLAN	
<ol style="list-style-type: none">1. De BRR wacht de reactie van lenW af. Dit wordt onderdeel van het te nemen luchthavenbesluit.2. Ministerie lenW stelt een nieuw luchthavenbesluit op voor RTHA. (lenW)	
EFFECT OP HINDER	
Het juridisch vastleggen van een harde afspraak in een grenswaarde, reduceert het huidige aantal nachtvluchten niet. Wel biedt dit de zekerheid aan de omgeving dat de nachtvluchten in de toekomst niet toenemen.	
HAALBAARHEID	
Haalbaarheid wordt ingeschat op hoog, omdat reeds een advies is gegeven voor de BRR aan Ministerie om een grenswaarde op te nemen in luchthavenbesluit.	
MIDDELEN	
Niet van toepassing.	

⁷ RTHA, [nachtvluchten](#)



A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	Technische haalbaarheid: Laag
A2.2 Positievluchten Schiphol – RTHA v.v.	
DOEL	
De hinder beperken door het verminderen van het aantal positievluchten.	
CONTEXT	
<p>RTHA en Transavia hebben aangegeven te verkennen of het aantal positievluchten verminderd kan worden. Een positievlucht is een vlucht zonder passagiers die uitgevoerd wordt om een vliegtuig vanaf een ander vliegveld naar RTHA of van RTHA naar een ander vliegveld te brengen. Het gevolg is dat er zowel op de andere luchthaven als op RTHA een extra vliegbeweging plaatsvindt. Positievluchten zijn soms nodig, vanwege vertragingen en het vliegtuig als gevolg daarvan vanwege het strikte nachtregime gedurende de betreffende uren niet zondermeer mag landen. Maar ook als een vliegtuig onverwacht moet landen op een andere luchthaven dan gepland of wanneer onderhoud nodig is, kan een positievlucht het gevolg zijn. Het verzoek is gedaan te onderzoeken of het mogelijk is het aantal positievluchten te verminderen.</p>	
STATUS (november 2018)	
<p>Een deel van de vluchten in de nacht en vroege ochtend zijn positievluchten. In het gebruiksjaar 2017 waren er 17 positievluchten naar RTHA⁸.</p> <p>Voor positievluchten tussen Rotterdam en Amsterdam bestaan geen routes bestaan. Afhankelijk van de toegewezen (landings)baan op Schiphol en de vertrekrichting op Rotterdam, kan het voorkomen dat de positievlucht direct en laag over een woonkernen vliegt, waar de SID's zodanig zijn ontworpen dat wordt getracht het vliegen over woonkernen te vermijden. Het aantal van dit soort bewegingen op jaarbasis is niet groot, maar kan wel voor veel hinder zorgen.</p> <p>In de huidige situatie is het zo dat Transavia en andere maatschappijen (businessjets) nauwelijks planmatige positioneringsvluchten uitvoert omdat in de seizoensplanning vliegtuigwisselingen op een andere wijze worden uitgevoerd (wisseling op buitenstation). De maatschappij geeft aan dat niet geplande positievluchten met aankomst tussen 6.00-7.00 uur 's-ochtends zo nu en dan nodig zijn en blijven voor de 'home base carrier' (Transavia) in specifieke gevallen. Namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none">• Toestellen, die door sluiting van RTHA de vorige dag, de volgende ochtend ingevlogen moeten worden om het geplande /gepubliceerde programma op tijd te kunnen uitvoeren.• In de situatie dat een gestationeerd vliegtuig AOG is (AOG = een vliegtuig heeft een probleem ernstig genoeg is om een vliegtuig aan de grond te houden totdat het technische probleem verholpen is) en vervangende vliegtuigcapaciteit moet worden ingevlogen, voor aanvang van het gepland programma, om vertragingen te voorkomen.	
STAPPENPLAN	

⁸ RTHA, [nachtvluchten](#)



Niet voorzien. Zie onderstaand.
EFFECT OP HINDER
Op basis van informatie over de huidige werkwijze van Transavia kan geconcludeerd worden dat de mogelijkheid tot het beperken van hinder door het verminderen van het aantal positievluchten minimaal is. Het gaat bovendien om kleine aantallen; slechts enkele keren per jaar zal het vanwege moverende redenen (zie bovenstaand) nodig zijn dergelijke vluchten uit te voeren.
HAALBAARHEID
Er worden voor deze maatregelen voorlopig geen mogelijke acties gezien. Zodoende lage prioriteit. Er is daarom sprake van een lage haalbaarheid.
MIDDELEN
Niet van toepassing.



A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	Technische
A2.3 Na 22.00 uur de tarieven verhogen	Haalbaarheid: Laag
DOEL	
Een reductie van vluchten in de nacht door verhoging van de tarieven na 22.00 uur.	
CONTEXT	
<p>De bewonersvertegenwoordigers in de CRO vragen om het verhogen van de tarieven na 22.00 uur. In het Uitvoeringsplan van 2012 stond een vergelijkbaar voorstel⁹. Het doel was te sturen op het gebruik van stillere vliegtuigen. RTHA heeft vervolgens de nachttarieven in de periode 2013-2014 met een factor 2 tot 3 verhoogd. Ook het minimumtarief is verhoogd, gericht op het ontmoedigen van ook de kleinere, meer geluid producerende, vliegtuigen. RTHA heeft aangegeven jaarlijks aan de BRR te rapporteren over de hoogte van de nachtelijke tarieven, en het effect op het nachtelijk gebruik. In aanvulling op deze maatregelen, stellen bewonersvertegenwoordigers voor de tarieven verder te verhogen om het aantal nachtvluchten te reduceren.</p> <p>Het instellen van exploitatiebeperkingen, zoals het ontmoedigen van nachtvluchten, is aan Europese regels gebonden. EU-verordening 598/2014 geeft namelijk handvatten bij het opstellen van hinderbeperkende maatregelen op luchthavens. Deze verordening schrijft voor dat operationele beperkingen die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, alleen genomen kunnen worden nadat de overige maatregelen van de zogenoemde 'balanced approach' zijn overwogen. Ook dient een kosten-batenanalyse uitgevoerd te worden. Daarnaast moeten maatregelen non-discriminatoir en niet willekeurig zijn. Kortom je mag tariefverhoging niet doorvoeren met als gevolg dat de operatie onmogelijk wordt gemaakt.</p>	
STATUS (november 2018)	
<p>In aanvulling op de eerder uitgevoerde maatregelen, vroegen bewoners in 2018 aan RTHA landingstarieven na 22.00 uur verder te verhogen om het aantal nachtvluchten te reduceren.</p> <p>Verhoging van de tarieven wordt momenteel niet overwogen door luchthaven RTHA, en wenst hieraan ook verder niet mee te werken. De luchthaven is enige partij die de tarieven mag vaststellen; er mogen geen sancties worden opgelegd; wel kunnen toeslagen worden bepaald. Het opzoeken van de grens kan als effect hebben dat luchtvaartmaatschappijen activiteiten staken, en dat daarmee het bestaan van de luchthaven ondermijnd wordt.</p> <p>Er is na eerder genomen maatregelen door RTHA geen gemeenschappelijke basis voor het maken van vervolgspraken.</p>	
STAPPENPLAN	
Niet van toepassing	

⁹ Commissie van Heijningen, Maatregelen minimaliseren geluidhinder RTHA, 2012



EFFECT OP HINDER
Vanwege de (juridische) complexiteit en de weerslag op een relatief gering aantal vliegbewegingen (minder dan 300 nachtelijke zakenvluchten per jaar) is onduidelijk wat het gevolg van een verdere verhoging zou zijn.
HAALBAARHEID
Laag, vanwege reeds genomen maatregelen, beperkte aanvullende mogelijkheden binnen Europese regelgeving, en het ontbreken van gemeenschappelijke basis voor het maken van vervolgspraken.
MIDDELEN
Niet van toepassing



A2 – Nachtgebruik/ nachtregime	Technische
A2.4 Boete voor binnenkomen na 24.00 uur, te storten in een leefbaarheidsfonds	haalbaarheid: Niet mogelijk
DOEL	
Reduceren van vertraagde vluchten in de nacht door het opleggen van boetes.	
CONTEXT	
<p>Bewonersvertegenwoordigers hebben het verzoek gedaan te verkennen of boetes opgelegd kunnen worden aan vertraagde vluchten die binnenkomen na 24.00 uur. Het voorstel is de boete te laten innen door de luchthaven en te storten in een leefbaarheidsfonds.</p> <p>Het opleggen van boetes is wettelijk pas mogelijk bij een overtreding. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet toe op naleving van de regels van het gebruik van RTHA. Ook is specifieke aandacht voor vertraagde landingen tussen 00:00 en 01:00 uur. Voor deze vluchten vraagt ILT-standaard bij de betreffende luchtvaartmaatschappij informatie op over de oorzaak van de vertraagde landingen.</p>	
STATUS (november 2018)	
In 2017 zijn geen overtredingen geconstateerd door ILT ¹⁰ . Er is daarom ook geen wettelijke basis om bij vertragingen, bij binnenkomst binnen de openstellingsregels van de luchthaven, boetes op te leggen.	
STAPPENPLAN	
Er is geen stappenplan voorzien voor deze maatregel.	
EFFECT OP HINDER	
Niet van toepassing.	
HAALBAARHEID	
Er blijkt geen basis te zijn voor het beboeten van luchtvaartmaatschappijen voor binnenkomen na 24.00 uur, en daarmee is er ook geen sprake van het storten van geïnde boetes in een leefbaarheidsfonds. Kortom deze maatregel is niet haalbaar.	
MIDDELEN	
Niet van toepassing.	

¹⁰ Inspectie Leefomgeving en Transport, Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport 2017



A3 – Verminderen helikopterbewegingen	Technische
A3.1 Verminderen hinder helikopter vliegbewegingen door aanpassing vliegroutes	haalbaarheid: n.v.t.
DOEL	
Het doel van dit voorstel is om onderzoek te doen naar de mogelijkheid van specifieke helikopter routes voor trauma, politie en andere helikopter vliegbewegingen om daarbij de hinder voor omwonenden te verminderen.	
CONTEXT	
<p>De traumahelikopter (politieheli in mindere mate) zal bij een zogenaamde scramble (spoed uitruk) altijd een directe route vliegen, het vastleggen van routes is hier geen optie. Bij terugkeer in de nachtelijke uren wordt nu in de praktijk, al een spreiding van het vliegpad toegepast. Bij terugkomst overdag is het in theorie mogelijk om spreiding toe te passen in de aankomstroute. In de praktijk is die mogelijkheid echter beperkt, aangezien de helikopters ingepast moeten worden in het andere verkeer. Het toepassen van spreiding maakt de afhandeling van het verkeer onnodig complex.</p> <p>Voor landingsplaats Ypenburg heeft LVNL naderingsroutes voor helikopter vliegbewegingen ontwikkeld, die woonbebouwing zo veel mogelijk vermijden. Met als doel het leveren van een positieve bijdrage aan het reduceren van de hinder.</p> <p>Voor overige helikopters (dus niet trauma of politie) geldt dat zij doorgaans de standaardroutes volgen voor VFR verkeer, tenzij ze een opdracht hebben om boven een bepaald object/evenement te vliegen.</p>	
STATUS (november 2018)	
Het aanpassen van vliegroutes is gedaan, voor zover daar mogelijkheden toe zijn. Dit is gedaan voor de nachtelijke uren (overlast zoveel mogelijk spreiden). Er zijn geen nieuwe voorstellen die om beoordeling vragen.	
STAPPENPLAN	
N.v.t.	
EFFECT OP HINDER	
N.v.t.	
HAALBAARHEID	
N.v.t.	
MIDDELEN	
N.v.t.	



A3 – Aanpassen vliegroutes	Technische
A3.2 Uitplaatsing maatschappelijk helikopterverkeer	haalbaarheid: Niet mogelijk
DOEL	
Verminderen van hinder door uitplaatsen van helikopterverkeer naar een nieuwe locatie.	
CONTEXT	
<p>In 2016 gaf de BRR opdracht aan Joost Schrijnen te toetsen of er draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en aan te geven onder welke voorwaarden dit draagvlak bestaat¹¹. Op basis van een brede verkenning rapporteerde Joost Schrijnen dat hij draagvlak zag voor het versterken van het zakelijke profiel van de luchthaven binnen de huidige vergunde milieuruimte. In dit kader adviseerde hij werk te maken van het uitplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer in combinatie met het realiseren van vijf regionale doelen.</p> <p>In opdracht van de BRR verkende Adecs Airinfra de haalbaarheid en de geluid-, hinder- en gezondheidseffecten van de verplaatsing van het maatschappelijke helikopterverkeer. Verplaatsing biedt enerzijds een kans om de regionale economische betekenis van de luchthaven te vergroten binnen de huidige vergunde geluidruimte, en anderzijds het aantal nachtvluchten (en dus hinder) te reduceren. Een toename van commercieel verkeer, binnen de huidige geluidruimte, heeft echter ook consequenties voor de omgeving. De BRR stelde op basis van de verkenning naar deze effecten, een afweging te willen maken over een eventuele verplaatsing.</p>	
STATUS (december 2018)	
<p>De BRR heeft eind 2017 opdracht gegeven tot het uitvoeren van de eerste (verkennende) fase van een onderzoek naar mogelijke alternatieve locaties in de regio voor een helikopterhaven voor het maatschappelijk helikopterverkeer (trauma en politie) dat nu vanaf RTHA plaatsvindt. Doel van het onderzoek was inzicht te krijgen in de eisen die gesteld worden aan een locatie voor helikopters en een overzicht van potentiële locaties die daaraan kunnen voldoen.</p> <p>Nadat de eisen die gesteld worden aan een locatie in beeld waren gebracht bleek de uitkomst van het onderzoek dat er geen locaties zijn die aan deze eisen en wensen van de belangrijkste betrokkenen voldoen. Deze betrokkenen zijn leden van de BRR, de gebruikers (Mobiel Medisch Team (trauma) en de Politie), de Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) en RTHA.</p> <p>Buiten de luchthaven zijn locaties te vinden die ruimtelijk inpasbaar zijn en tot minder gehinderden door geluid leiden. Deze voldoen echter niet aan de vliegveiligheids- en inzetbaarheidseisen van LVNL en de gebruikers Medisch Mobiel Team en Politie. Ook is gekeken naar locaties op de luchthaven zelf. Die locaties blijken wat betreft reductie van geluidshinder onvoldoende voordeel op te leveren - het aantal gehinderden neemt niet af en bij één locatie mogelijk zelfs toe - en niet gepaard te gaan met een besparing van kosten. Er komt ook geen geluidsruimte vrij. Hierdoor heeft een verplaatsing op de luchthaven voor de BRR en RTHA niet genoeg voordelen.</p>	

¹¹ Joost Schrijnen, Advies over draagvlak luchthavenbesluit RTHA, 2017



De BRR zal de rapportage aanbieden aan de minister en de Commissie Regionaal Overleg. De BRR stelt voor in het kader van hinderbeperking, maatregelen of mogelijkheden daarvan verder te bepleiten en bespreken.

Door de BRR wordt bijvoorbeeld gedacht aan:

- een effectievere inzet om het aantal vluchten te verminderen
- extra helikopterhavens in Nederland voor mobiele medische teams om de bestaande locaties te ontlasten.

Tot slot ziet de BRR als kans voor hinderbeperking ook uit naar een nieuwe aanbesteding voor nieuwe helikopters (voorzien in 2021). Aandringen op het meenemen van geluidshinder als selectie criterium in de aanbesteding, heeft als gewenst resultaat kan (indirect) gestuurd worden op de komst van stillere helikopters voor maatschappelijke diensten.

STAPPENPLAN

Voor de maatregel zoals geformuleerd "Verminderen van hinder door uitplaatsen van helikopter verkeer naar aan nieuwe locatie." is geen verder stappenplan van toepassing. De maatregel is niet haalbaar gebleken.

Wel leidt deze conclusie tot een nieuwe vervolgstap, namelijk het bespreken van de rapportage met CRO en minister. Onderwerp van gesprek is dan ook de mogelijk overige hinderbeperkende maatregelen.

EFFECT OP HINDER

Niet van toepassing (verplaatsing is niet mogelijk).

HAALBAARHEID

De BRR concludeert dat het onhaalbaar is om een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopter verkeer te vinden. Verplaatsing van het helikopter verkeer is daarmee niet realistisch en wordt derhalve niet verder onderzocht.

MIDDELEN

Niet van toepassing.



A4 – Vertraagde lijnvluchten	Technische haalbaarheid: Middel
A4.1 Terugdringen vertraging lijnvluchten	
DOEL	
Het doel is inzicht te geven in de achterliggende oorzaken van vluchten die later dan schematijd (tussen 23.00u en 7.00u) plaatsvinden en het vinden van mogelijke oplossingen om vertraging te voorkomen.	
CONTEXT	
<p>Omwonenden hebben de indruk geuit dat vliegtuigen regelmatig later dan schematijd binnen komen. De vraag is gesteld wat wordt gedaan om vertraging van vluchten te voorkomen. Deze maatregel richt zich daarom op het verkrijgen van meer inzicht in de afwijkingen van de schematijd en het vinden van oplossingen om deze afwijkingen te voorkomen.</p> <p>Indien blijkt dat structurele vertraging optreedt, dient te worden onderzocht of dit teruggebracht kan worden. Voorzien wordt dat het nodig is de uitvoerbaarheid van de vluchten binnen het schema te analyseren. De conclusies en aanbevelingen die een positieve bijdrage leveren ten aanzien van de hinder, kunnen worden gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen en daar waar nodig met de slotcoördinator.</p> <p><i>Vertraagde vluchten i.r.t. openingstijden RTHA</i></p> <p>Luchtvaartmaatschappijen hebben belang bij het minimaliseren van vertragingen. Er geldt namelijk een toeslag bij landingen in de nacht op RTHA. RTHA is geopend tussen 7.00 en 23.00 uur. Voor vertraagde vluchten met een gecoördineerde slottijd voor 2300 uur lt geldt echter dat de luchthaven RTHA open is tussen 23.00-24.00 uur lt. (d.w.z. niet in alle gevallen zijn aankomsten tussen 23.00 en 24.00 uur vertraagd, soms is sprake van geplande vluchten). Dit is vastgelegd in het luchthavenbesluit. Betreffende vluchten zijn dan wel vertraagd na 23.00 lt baantijd, maar binnen de regelgeving niet aan te merken als overtreding van het nachtre regime RTHA. Er is dus niet automatisch sprake van een overtreding door de luchtvaartmaatschappij bij binnenkomsten na 2300 uur lt.</p>	
STATUS (november 2018)	
<p>RTHA rapporteert jaarlijks over het aantal nachtvluchten, inclusief vertraagde vluchten. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport ziet toe op de naleving van de regels voor het gebruik van de luchthaven, en constateerde geen overtredingen over 2017¹². In de gebruiks jaren 2015 t/m 2017 was het totaal aantal vertragingen stabiel. Maximaal 270 vluchten kwamen later dan schematijd binnen op de luchthaven in deze jaren¹³. In 2018 was een toename naar 397 vertraagde vluchten (een toename van 49% ten opzichte van 2017). Het aantal late vertrekken (na 23.00 uur) was laag met 1 of 2 per jaar.</p> <p><i>Inzicht in de achterliggende oorzaken van vluchten die later dan schematijd plaatsvinden</i></p> <p>'Home base carrier' van RTHA, Transavia, geeft aan dat veelal externe factoren oorzaak zijn van vertraagde</p>	

¹² Inspectie Leefomgeving en Transport, Handhavingsrapportage Rotterdam The Hague Airport 2017

¹³ RTHA, [cijfers nachtvluchten 2015 tm/m 2018](#)



vluchten. Deze zijn doorgaans niet te voorspellen en wisselen ook per seizoen. Te denken aan weersomstandigheden boven Europa, op de bestemming en RTHA. Stakingen bij ATC (luchtverkeersleiding), luchthavens of afhandeling. Incidenten waarbij luchthavens tijdelijk gesloten zijn (ongelukken, brand, elektriciteit storing etc.).

Maatregelen

Transavia geeft aan belang te hebben bij een goede dienstregeling zonder verstoring c.q. vertraging. Alvorens een sluitende dienstregeling te maken voor een seizoen, worden er diverse analyses gemaakt op de realisatie in het voorgaande seizoen en worden waar nodig aanpassingen doorgevoerd (w.o. bloktijden, grondtijden, luchthaven slots, structurele knelpunten). Bij het maken van een dienstregeling is ook van belang dat naast de maakbaarheid ook de bijbehorende revenuen worden gerealiseerd.

Huidige maatregelen om vertragingen te reduceren zijn:

- Vliegtuigregistraties op de dag wisselen om vertragingen in de avond te voorkomen.
- Sneller vliegen dan standaard economische snelheid (relatie snelheid/brandstofverbruik) op heen – en of terugvlucht om een vertraging in te korten en bij voorkeur te voorkomen.
- Bij ernstige verstoringen, invliegen van eventuele reserve capaciteit vanuit Schiphol.

In 2015 hebben Transavia en RTHA overleg gevoerd over structurele vertragingen en mede naar aanleiding daarvan aanpassingen aan de dienstregeling gedaan. Het aantal vertraagde vluchten is toen gedaald van 300 naar 222.

STAPPENPLAN

1. Technische analyse aan de hand van schema data (airport database), waarbij de volgende parameters onderzocht worden van vertraagde vluchten: **(DCMR)**
 - Herkomst + actuele vertrektijd/ bestemming
 - Baangebruik
 - Luchtvaartmaatschappijen
 - Overige factoren (weersomstandigheden, luchtruim omstandigheden)
 - Monitoren of telkens dezelfde vluchten tot vertraging leiden (herkomst)
2. Overleg met de luchtvaartmaatschappij(en) over oorzaken afwijkingen schematijd en mogelijke beheersmaatregelen **(CRO)**
3. Overleg met de slotcoördinator over de oplossingen die hij tot zijn beschikking heeft **(RTHA & luchtvaartmaatschappijen)**
4. Publicatie opstellen voor CRO ter uitleg van problematiek ten aanzien van afwijkingen schematijden **(RTHA)**
5. Eventueel beheersmaatregelen uitwerken ter voorkoming van afwijkingen schematijden. Daarbij verkennen betrokken partijen of een streefwaarde afgesproken kan worden over het maximaal aantal toegelaten vertragingen **(RTHA/ luchtvaartmaatschappijen).**

EFFECT OP HINDER



Het monitoren en terugdringen van vertragingen heeft continue aandacht nodig. Het reduceren van vertragingen verlaagt het aantal nachtvluchten, en heeft naar verwachting een hoge positieve bijdrage aan het verminderen van de hinder.

HAALBAARHEID

De haalbaarheid van de maatregel wordt geschat op middel. Er zijn externe factoren die een rol spelen en er zijn nog weinig middelen om te sturen.

Met het oog op hinderbeleving ziet CRO dit als een prioritaire actie.

MIDDELEN

- Data van de DCMR: klachtenpatronen
- Data van de luchthaven: schematijden, actuele vertrek/aankomst tijden, baangebruik
- Informatie over luchthaven van herkomst en route door het luchtruim (vliegplan data LVNL)
- Uitvoeren analyse van rapportage over beheersmaatregelen (schatting: €5.000)



A5 – Afwijkingen standaard vertrekroutes (SID)	Technische haalbaarheid: Onzeker
A5.1 Aantal keren en wijze waarop vliegtuigen afwijken van de standaard vertrekroutes (SID)	
DOEL	
Inventariseren wijze van afwijken en van daaruit beperken van het aantal afwijkingen op de standaard vertrekroutes	
CONTEXT	
<p><i>Definitie afwijking</i></p> <p>Wat wordt verstaan onder afwijkingen, wat is de definitie:</p> <p>In het rapport van To70 uit 2014, over Vlieggedrag en vliegpatronen¹⁴, spreekt men van een afwijking van de route “wanneer buiten het tolerantiegebied wordt gevlogen, ongeacht de hoogte”.</p> <p>LVNL hanteert voor afwijkingen de definitie “wanneer door groot verkeer een andere route wordt gekozen beneden 3000 voet, ongeacht het tolerantiegebied”.</p> <p>De wet combineert deze beide benaderingen en IL&T handhaaft daarom op “afwijkingen buiten het tolerantiegebied beneden 3000 voet”.</p> <p>Hierover zei To70 in haar rapport destijds:</p> <p>Tot een hoogte van 3.000 ft wijkt vooral klein verkeer van de routes af. Dit is in lijn met het beleid en de regelgeving. Tot 3000 ft wijkt circa 30% van het klein verkeer van de route af; van het groot verkeer is dit 5%. Hierover zegt LVNL: deze laatstgenoemde 5% komt waarschijnlijk overeen met de werkelijkheid zoals wij die bij de LVNL ervaren.</p> <p>Op instructie van de luchtverkeersleider week in 2013 circa 60% van de vluchten op enig moment van de vliegroute af (bron: To70). Deze aanvullende instructies zijn nodig in verband met interferentie van het Schipholverkeer. LVNL merkt op dat ook andere oorzaken van invloed kunnen zijn (zoals weer en overig verkeer).</p> <p><i>Afwijking boven 3000 voet</i></p> <p>LVNL legt uit waar het verschil tussen de percentages 5% en 60% vandaan komt:</p> <p>Boven 3000 voet zijn er vaak redenen om af te wijken omwille van de veiligheid (weer, verkeer). Daarnaast staat het de LVNL vrij om boven de 3000 voet een meer efficiënte route te kiezen. De efficiëntie kan liggen in een kortere route voor de maatschappij, maar vaak ook in de mogelijkheid om veel eerder te klimmen naar grotere hoogte (continuous climb). Reden daarvoor is dat het een gunstig effect heeft op de geluidsafdruk op de grond, en ook op brandstofgebruik (uitstoot). Omgekeerd geldt: bij niet verlaten van de vaste route is de kans groot dat er niet geklommen kan worden boven 3000 voet.</p> <p>Sneller opstijgen zorgt echter wel voor een onvoorspelbaarder vlieggedrag, wat leidt tot een andere</p>	

¹⁴ To70, Vliegpatronen en vlieggedrag RTHA, 2014



hinderbeleving. Ook biedt het huidige luchtruimindeling onvoldoende ruimte om vliegroutes voor RTHA te definiëren die vrij liggen van Schipholverkeer en die in dezelfde mate als nu de bebouwing kunnen vermijden.

DCMR analyseerde de relatie tussen het aantal meldingen en afwijkende vluchten van de route¹⁵. Uit deze analyse blijkt dat bij afwijkende verkeersbewegingen de kans op een melding 1,9x zo groot is. Het aantal meldingen over een afwijkend toestel 1,6x groter dan het aantal meldingen zonder dat sprake is van routeafwijkingen. Het reduceren van het aantal routeafwijkingen, heeft daarom naar verwachting een positief effect op de meldingen.

Om de voorspelbaarheid van het vliegverkeer te vergroten, en daarmee de hinder te reduceren, doet DCMR de aanbeveling te verkennen of het mogelijk is een "preferente voorkeursroute" bij routeafwijkingen te introduceren¹⁶.

STATUS (november 2018)

LVNL legt uit dat een preferente voorkeursroute bij routeafwijkingen al min of meer van toepassing is. Wanneer er naar het Noordoosten wordt gestart en er wordt afgeweken vanwege Schiphol verkeer zal vaak gekozen worden om de bocht naar rechts pas op 1500 voet in te zetten. Hiermee wordt voorkomen dat er over Schiebroek wordt gevlogen. De aanwijzingen in deze situaties zijn altijd strategisch van aard. Het is daarom lastig om een vaste afwijkroute te definiëren. Als LVNL gedwongen wordt tot het vastleggen van een preferente voorkeursroute bij routeafwijkingen dan zal deze naar verwachting zeer conservatief worden gekozen, met als resultaat wellicht zelfs meer gehinderden op de grond.

Toelichting LVNL: lange vliegpaden op 2000 of 3000 voet naar het Noordoosten. Richting het Zuidwesten zal verkeer lang op 3000 voet blijven vliegen. Binnenkomend verkeer zal, om separatie te bewerkstelligen met vertrekkend verkeer, vaak erg vroeg moeten zakken en/of meer mijlen moeten vliegen om onder/langs het vertrekkende verkeer geleid te worden. Minder afwijken door vertrekkend verkeer kan dus resulteren in lang vliegen op geringere hoogte boven dichtbebouwd gebied door naderend verkeer.

Een alternatieve SID kan wel een oplossing bieden. Deze zal echter zeer beperkt ingezet worden omdat de beslissing om af te wijken doorgaans strategisch van aard is. Een piloot heeft tijd nodig om zijn apparatuur voor te programmeren op een alternatieve SID. Deze twee zaken zijn in strijd met elkaar. Het is bovendien maar een klein percentage van het vliegverkeer dat gebruik zal kunnen maken van een dergelijke alternatieve route. Het zou alleen gaan om verkeer vanaf baan 06 op een Oostelijke of Noordoostelijke vertrekkroute, en dan alleen wanneer op Schiphol parallel naderingen naar het Noorden worden toegepast. Bovendien zal verkeer op deze alternatieve SID kunnen interfereren met naderend verkeer uit het Westen en Zuiden, wat weer tot andere afwijkingen kan leiden.

STAPPENPLAN

¹⁵ DCMR, [Jaarrapportage 2017](#)

¹⁶ DCMR, [Jaarrapportage 2017](#)



DCMR beveelt de maatregel aan,
LVNL schetst veel inspanning, en weinig toegevoegde waarde. Er is zelfs kans op nadelig effect voor
gehinderden, omdat vliegtuigen (onnodig) lang laag gehouden moeten worden.
Afspraak: DCMR en LVNL kijken hier samen naar.

EFFECT OP HINDER

Onzeker.

HAALBAARHEID

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. Tegelijkertijd zal ook dan nog steeds
regelmatig worden afgeweken om de veiligheid te waarborgen. Een vernauwing door wetgeving heeft effect
op de efficiëntere afhandeling. LVNL verwacht dat dit juist ten nadele van de omwonenden zal zijn omdat
dit tot gevolg heeft dat de vliegtuigen lang laag gehouden moeten worden.

MIDDELEN

Tijdsintensieve en kostbare maatregel



A6 - NADP1 verkennen	Technische haalbaarheid: Middel
A6.1 Onderzoek naar effect toepassen Noise Abatement Departure Procedure 1 i.p.v. 2	
DOEL	
Verkennen of de invoering van stillere vertrekprocedure Noise Abatement Departure Procedure 1 tot een vermindering van hinder leidt.	
CONTEXT	
<p>Noise Abatement Departure Procedures (NADP) zijn vertrekprocedures die als doel hebben het geluid voor de omgeving te verminderen. Gevraagd is te verkennen of de invoering van NADP 1, in plaats van NADP2 tot minder hinder kan leiden.</p> <p>In alle vertrek routes is opgenomen dat er zo snel als mogelijk naar 2000 ft, ca 600 meter, moet worden geklommen en vervolgens na toestemming/instructie van de verkeersleiding naar 3000 ft. Daarna zal het vliegtuig zijn weg vervolgen naar de gevraagde luchtweg om daarmee zijn bestemming te bereiken. Deze klimprofielen kunnen, indien het luchtruim en het verkeer het toelaat, in NADP-profielen worden uitgevoerd. Deze profielen hebben mogelijk een positieve bijdrage aan het verminderen van de hinder. Er bestaan 2 NADP-profielen. Het verschil tussen beide profielen is dat in NADP1 het vliegtuig sneller klimt en daardoor op grotere afstand van de luchthaven het geluid sneller afneemt. Echter in het eerste deel van de steilere klim zal een vliegtuiginstelling worden gebruikt die een hoger geluidsniveau kan produceren dichterbij de luchthaven. In NADP2 zal minder steil worden geklommen (met een andere vliegtuiginstelling) waardoor een lager geluidsniveau wordt geproduceerd, die echter langer waarneembaar kan zijn.</p> <p>Er is geen verplichting op NADP te gebruiken, echter mogen beide varianten gevlogen worden. Sinds een aantal jaar vliegt het merendeel van de vliegtuigen NADP2. Daarmee was in 2016 geconcludeerd dat het voorstel uitgevoerd om NADP 1 of 2 in te voeren¹⁷. Uit het klachtenpatroon blijkt dat NADP2 meer klachten oplevert dan verwacht. Daarom hebben RTHA en Transavia toegezegd te verkennen wat het effect is van het invoeren van NADP1 in plaats van NADP2.</p> <p>In Eindhoven is in het najaar van 2018 een proef gedaan met het vliegen van NADP1 en NADP2. Daarbij is aan omwonenden gevraagd om te beschrijven of ze verschil waarnemen in de hinderbeleving van vliegtuigpassages (geluid harder/zachter, korter/langer). Uit de beleving valt geen eenduidige correlatie te ontdekken. De klimprofielen van Eindhoven laten zien dat het verschil in vlieghoogte zich voordoet op een afstand van circa 5 tot 13 km van de luchthaven.</p>	
STATUS (november 2018)	

¹⁷ To70, hinderbeperkende maatregelen RTHA, 2016



Voor Rotterdam geldt dat LVNL heeft geen voorkeur heeft voor NADP1 of NADP2. RTHA en Transavia gaan onderzoeken wat het effect is van het invoeren van Noise Abatement Departure Procedure 1 in plaats van 2¹⁸ (zie voorbeeld: verkenning Eindhoven)

STAPPENPLAN

1. **RTHA** en **Transavia** ronden voor de zomer 2019 een verkenning af.
2. Zij nemen in hun analyse ook het type vliegtuig mee (verzoek **CRO**)
3. Voorstel vervolgstappen (**RTHA + Transavia**)

EFFECT OP HINDER

Het effect op hinder is onbekend (dit volgt uit het onderzoek).

HAALBAARHEID

MIDDELEN

¹⁸ Verslag sessie hinderbeperkende maatregelen RTHA 7 mei en 11 juni 2018



A7 – Stillere vliegtuigen	Technische haalbaarheid: Nog onbekend
A7.1 Inzet van stillere vliegtuigen	
DOEL	
De inzet van stillere vliegtuigen stimuleren	
CONTEXT	
Vlootvernieuwing is een continue proces. De huidige vliegtuigen zijn 55 dB (A) stiller dan de vliegtuigen uit de jaren '60 ¹⁹ . De lange economische levensduur van vliegtuigen zorgt er voor dat vlootvernieuwing traag gaat. Er komen nu zelfs weer wat meer oudere vliegtuigen op de luchthaven, vanwege de huidige goede economische markt. Op langere termijn is de trend naar stillere vliegtuigen een autonome ontwikkeling.	
STATUS (november 2018)	
<p>Met tariefdifferentiatie voor meer lawaaiige vliegtuigen wordt het gebruik van stillere vliegtuigen gestimuleerd. RTHA is voornemens om maatschappijen die zich aanmelden om met stillere vliegtuigen te komen, een promotieregeling aan te bieden (korting op luchthaven).</p> <p>RTHA is daarnaast in overleg met de slotcoördinator om de minst stille vliegtuigen te kunnen weren via slot-uitgifte. Geprobeerd wordt om dit binnen de huidige omzettingsregeling te realiseren en anders zeker in een nieuw luchthavenbesluit.</p>	
STAPPENPLAN	
Het is een autonome ontwikkeling; het is de vraag of je die kunt/wilt versnellen, en wat je daarover afspreekt. De beantwoording van deze vraag kan worden betrokken bij de afspraken over een te nemen luchthavenbesluit.	
EFFECT OP HINDER	
Het effect van stillere vliegtuigen op de beleefde hinder is vooralsnog onbekend.	
HAALBAARHEID	
De haalbaarheid wordt verkend.	
MIDDELEN	
Niet van toepassing	

¹⁹ Canso & ACI, 2014, [Managing the impact of aviation noise](#)



B1 – Beperken hinder grondgeluid	Technische haalbaarheid:
B1.1 Beperken grondgeluid en innovatieve aanpak grondlawaai	Nog niet bekend
DOEL	
Concrete studie naar innovatieve aanpak voor grondgeluid (waaronder het effect van een geluidswal).	
CONTEXT	
<p>De activiteiten op en rond de luchthaven zorgen voor grondgeluid. Grondgeluid is veelal een laagfrequente trilling.²⁰ Deze frequentie bestaat uit grote golflengtes en 'rolt' daarom gemakkelijk over obstakels heen. Grondgeluid is daarom lastig te bestrijden met conventionele maatregelen.</p> <p>Er zijn vele vormen van grondgeluid te benoemen. Te denken valt aan geluid:</p> <ol style="list-style-type: none">op het platform ten gevolge van het opstarten/opwarmen van de motoren;tijdens het taxiën;ten gevolge van de reverse thrust op de landingsbaan als onderdeel van de landingsprocedure;door het opspinnen van de motoren bij aanvang van de startgeproduceerd tijdens de rolbeweging om van de startbaan los te komen naar een 'vlucht' positie;op het platform afkomstig van de APU;dat wordt geproduceerd bij het proefdraaien nadat reparatie- en/of onderhoudswerkzaamheden zijn uitgevoerd. <p>Volgens jurisprudentie moet onder een vlucht worden volstaan de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.</p> <p>Activiteiten die op de banen plaatsvinden, zoals opstijgen, landen en taxiën, worden niet geacht deel uit te maken van de inrichting van een luchthaven.</p> <p>Voor het berekenen van vliegtuiggeluid geldt een aparte reken- en beoordelingssystematiek. Het grondgeluid zoals genoemd onder a t/m f wordt niet beschreven in het rekenvoorschrift en wordt daarom niet meegenomen in de geluidberekeningen. Het rekenmodel voor vliegtuiggeluid is niet ingericht voor het berekenen van deze vorm van geluid.</p> <p>Dit grondgeluid is echter ook niet meegenomen in de procedure voor het bestemmingsplan en zal – op basis van de eerder aangehaalde jurisprudentie - ook niet worden meegenomen bij de revisievergunning Wm voor de luchthaven. Dit geldt niet voor de activiteit genoemd onder g. die wel via een Wm-vergunning is gereguleerd.</p> <p>Consequentie is dat een groot deel van het grondgeluid niet in beeld wordt gebracht. Omdat de woningbouw rondom RTHA, in tegenstelling tot de situatie rond Schiphol, op veel kortere afstand van de luchthaven is</p>	

²⁰ Grondgeluid is niet altijd een laagfrequente trilling. Eventuele hinder kan dus ook worden veroorzaakt door geluid met een ander frequentiegebied.



gelegen, zou grondgeluid hier mogelijk wel een aandachtspunt kunnen zijn.

Gelet op het vorenstaande zou eerst moeten worden vastgesteld:

1. Of grondgeluid rondom RTHA hinder veroorzaakt en,
2. Zo ja, welke vorm(en) van grondgeluid hier debet aan is/zijn

Daarna kan zo nodig worden verkend of de hinder door middel van een innovatieve aanpak kan worden beperkt.

Hierbij kan gedacht worden aan de volgende maatregelen. Voor het terugdringen van grondgeluid kan onderscheid worden gemaakt tussen actieve en passieve maatregelen. Actieve maatregelen vinden plaats bij de bron van hinder (bijvoorbeeld elektrisch taxiën), waar passieve maatregelen de plaats aanpakken waar de hinder wordt ondervonden. Een passieve maatregel zou het plaatsen van een geluidswal kunnen zijn. Daarnaast zijn er mogelijkheden om het landschap aan te passen om geluid te absorberen. Denk bijvoorbeeld aan een andere ondergrond rondom de luchthaven: ribbels, hoog gras en dichte vegetatie.

STATUS (november 2018)

Luchthaven RTHA doet een studie (ECO-wall met TU-Delft); VNO-NCW doet suggestie om deze actie prioriteit te geven. Daarbij wordt verwezen naar grondribbels (Schiphol), en gewezen op belang van het betrekken van LTO en agrarische sector.

STAPPENPLAN

1. RTHA levert nog een tijdspad aan voor de ingezette studie (samen met TU-Delft)
2. Vervolg afhankelijk van uitkomst studie.

EFFECT OP HINDER

Nog niet bekend

HAALBAARHEID

Nog niet bekend

MIDDELEN

Nog niet bekend



B1 – Beperken hinder grondgeluid	Technische haalbaarheid: onbekend
B1.2 Mogelijkheden om regulering op te zetten voor grondgeluid	
DOEL	
Beperken van het grondgeluid door regulering opzetten	
CONTEXT	
<p>De bewonersvertegenwoordigers in de CRO vragen om het reguleren van het grondgeluid, zodat actief gestuurd kan worden op het reduceren van het grondgeluid. Onder andere het proefdraaien van de motoren van vliegtuigen en taxiën veroorzaakt namelijk grondgeluid, die bij de geluidberekeningen voor een luchthaven buiten beschouwing worden gelaten. Het benutten van mogelijkheden van elektrisch taxiën zou al op korte termijn in effect kunnen resulteren.</p> <p>In de beschrijving onder maatregel B.1.1. is reeds aangegeven wat wel en niet via regulering geregeld is. Daaruit blijkt dat het grondgeluid in de categorieën a t/m f niet in regelgeving is afgedekt.</p> <p>De mogelijkheid doet zich voor om bij de rijksoverheid aan te dringen om beleid te ontwikkelen of regelgeving te maken om te komen tot een reductie van grondgeluid door vliegtuigen. Elke eventuele maatregel heeft impact op andere luchthavens, met inbegrip van de luchthavens waarover het ministerie van Defensie dan wel de provincie bevoegd gezag is. Dat is nogal veelomvattend.</p>	
STATUS (november 2018)	
Het afdwingen van regelgeving via het ministerie (lange weg) de niet enige manier en vooralsnog ook niet de meest wenselijke manier. Deze maatregel wordt aangehouden tot meer bekend is over de verkenning van maatregel B.1.1.	
STAPPENPLAN	
<ol style="list-style-type: none">1. Aanhouden tot uitkomsten maatregel B.1.1 bekend zijn.2. Alsdan beraden over eventuele vervolgstappen	
EFFECT OP HINDER	
Nog niet bekend	
HAALBAARHEID	
Nog niet bekend	
MIDDELEN	
Nog niet bekend	



B2 – Extra handhavingspunten	Technische
B2.1 Toevoegen van extra handhavingspunten aan het nieuwe luchthavenbesluit	haalbaarheid: Middel
DOEL	
Toevoegen van bovenwettelijke handhavingspunten.	
CONTEXT	
<p>In de brief aan de staatssecretaris met het advies over het luchthavenbesluit van RTHA, verzocht de BRR om extra handhavingspunten toe te voegen in het nieuwe luchthavenbesluit²¹. Een eerder verzoek hiertoe werd in 2014 afgewezen. IenW gaf daarbij aan het wettelijk kader voor handhavingspunten te volgen.</p> <p>In februari 2018 kondigde de minister van IenW aan aanvullende handhavingspunten op te nemen in het luchthavenbesluit van Lelystad Airport, bij gebieden met aaneengesloten woonbebouwing verder weg van de luchthaven²². Een nieuw verzoek van de BRR om additionele handhavingspunten voor RTHA, maakt hierdoor een reële kans.</p>	
STATUS (november 2018)	
Geen wijzigingen sinds februari 2018. Status kan veranderen als nieuw luchthavenbesluit in zicht komt.	
STAPPENPLAN	
1. Afwachten ontwikkelingen luchthavenbesluit	
EFFECT OP HINDER	
Extra handhavingspunten op specifieke locaties kunnen bijdragen aan een (meer) waarheidsgetrouwe monitoring en handhaving.	
HAALBAARHEID	
Middel (ervaringen laten zien dat afwijzen door het ministerie een reële optie is; voorbeeld Lelystad laat zien dat er wellicht ruimte is voor een heroverweging).	
MIDDELEN	
▪ N.v.t.	

²¹ BRR-brief aan IenW met advies over regionaal draagvlak te nemen luchthavenbesluit RTHA, 25 augustus 2017 (kenmerk BRR-2017-008)

²² Kamerbrief 21 februari 2018 over aansluitroutes en MER actualisatie ([IENW/BSK-2018/33069](#))



B3 - Luchtkwaliteit	Technische haalbaarheid: n.v.t.
B3.1 Instellen bovenwettelijke lokale norm voor emissies	
DOEL	
Verbeteren van de luchtkwaliteit door het opnemen van additionele grenswaarden.	
CONTEXT	
<p>De BRR heeft in het voorjaar van 2018 aan de minister van IenW gevraagd additionele normen op te nemen in het luchthavenbesluit voor onder andere luchtvaartemissies. In het luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol zijn namelijk bovenwettelijke normen opgenomen over emissies van roet, fijnstof en NOx. Dit was voor de BRR aanleiding de vraag te stellen aan de minister van IenW voor het opnemen van emissienormen in het luchthavenbesluit RTHA.</p> <p>Het ministerie reageerde bij brief van 1 juni 2018 en gaf aan dat voor de luchtkwaliteit in Nederland normen zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan deze eisen moeten voldoen. Deze eisen zijn feitelijk een uitdrukking van het beschermingsniveau dat het Rijk voor luchtkwaliteit minimaal voorschrijft. Uit het MER RTHA van februari 2016 blijkt dat RTHA binnen de grenswaarden voor luchtkwaliteit blijft. Daarmee is er voor de minister geen aanleiding om emissienormen op te nemen in het luchthavenbesluit RTHA.</p>	
STATUS (november 2018)	
Op basis van de reactie van de minister van IenW, concludeerde de BRR dat de minister geen emissienormen zal opnemen in een toekomstig luchthavenbesluit. Deze maatregel zal daarom geen vervolg krijgen.	
STAPPENPLAN	
Er worden geen vervolgstappen voorzien door de BRR, die de verantwoordelijkheid op zich heeft genomen deze maatregelen bij het ministerie onder de aandacht te brengen.	
EFFECT OP HINDER	
Niet van toepassing.	
HAALBAARHEID	
De maatregel is niet haalbaar gebleken.	
MIDDELEN	
Niet van toepassing.	



B3 - Luchtkwaliteit	Technische haalbaarheid: Hoog Prioriteit: laag
B3.2 Instellen landelijke norm voor emissies ultrafijnstof	
DOEL	
Verbeteren van de luchtkwaliteit door het opnemen van additionele grenswaarden voor ultrafijnstof in landelijke regelgeving of in luchthavenbesluiten.	
CONTEXT	
<p>In 2017 startte het RIVM in opdracht van het ministerie van IenW een onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof rond Schiphol. Voor ultrafijnstof bestaan momenteel geen normen voor luchtvaart. Om deze toch op te kunnen nemen in een luchthavenbesluit, voert het RIVM een grootschalig onderzoek en kijkt daarbij naar de blootstelling van omwonenden en het effect hiervan op hun gezondheid.</p> <p>In een brief aan de minister deed de BRR het verzoek om ook RTHA mee te nemen in het onderzoek van RIVM naar het effect van ultrafijnstof rond Schiphol. De minister heeft gesteld alleen Schiphol mee te nemen in het onderzoek. Ministerie van IenW stuurt aan op landelijke regelgeving, en zal na afronding van het onderzoek een besluit nemen over normen voor ultrafijnstof nabij luchthavens.</p> <p>De DCMR voert een proef uit voor het meten van luchtkwaliteit. Dit is met behulp van een meetnetwerk van bewoners van Rotterdam Rijnmond. De kwaliteit van dit netwerk is echter niet hoog genoeg voor het meten van ultrafijnstof, maar levert wel aanvullende kennis op.</p>	
STATUS (november 2018)	
Het onderzoeksprogramma duurt vier jaar tot medio 2021. Daarna zal het ministerie van IenW een besluit nemen over de toe te passen normen voor luchthavenbesluiten.	
STAPPENPLAN	
In afwachting van uitkomsten onderzoeksprogramma; zolang geen prioriteit en actie op deze maatregel.	
EFFECT OP HINDER	
HAALBAARHEID	
Verwachten medio 2021 de resultaten van het RIVM onderzoek. De haalbaarheid is hoog, aangezien het ministerie aanstuurt aan op landelijke normen voor ultrafijnstof voor luchthavens.	
MIDDELEN	
▪ N.v.t.	





B4 – Isolatie woningen	Technische
B4.1 Extra isolatie van woningen	haalbaarheid: n.v.t.
DOEL	
Verminderen van hinder door geluid door het aanbrengen van isolatie.	
CONTEXT	
<p>Bewonersvertegenwoordigers van de CRO hebben gevraagd te verkennen of additionele isolatie van woningen mogelijk is, dat wil zeggen in additie op een eerder isolatieprogramma. Tot en met 2017 is namelijk uitvoering gegeven aan een isolatieprogramma door het Rijk. Het juridisch kader daarvoor is de “Regeling geluidwerende voorzieningen 2017”. Het programma gold voor circa 30 woningen, en is afgerond. Voor het mogelijk maken van additionele isolatie, is een aanpassing/ uitbreiding nodig van de “Regeling geluidwerende voorzieningen”.</p> <p>In de omgeving van RTHA kwamen woningen in aanmerking voor isolatie binnen de 40 Ke geluidcontour. Dit beoordelingscriterium geldt ook voor andere luchthavens uit de Regeling. Een wijziging van de criteria heeft niet alleen betrekking op RTHA, maar ook de andere luchthavens. Het effect van een wijziging van de Regeling geluidwerende voorzieningen zal daarom in breder perspectief dan alleen RTHA bezien moeten worden.</p>	
STATUS (november 2018)	
De Regeling geluidwerende voorzieningen is uitgevoerd voor RTHA. Er zijn nu geen signalen dat het ministerie additionele woningisolatie overweegt.	
STAPPENPLAN	
Er is geen zicht op vervolgstappen die vanuit de regio ondernomen kunnen worden.	
EFFECT OP HINDER	
Additionele isolatie heeft als beoogd effect de leefkwaliteit binnenshuis te verhogen. Aangezien geen aanknopingspunten voor het uitvoeren van de maatregel worden gezien, zal er geen daadwerkelijk effect op hinder worden bereikt.	
HAALBAARHEID	
De maatregel is niet haalbaar.	
MIDDELEN	
Niet van toepassing.	



C1 – Communicatie verbeteren	Technische haalbaarheid: onbekend
C1.1 Verbeterde communicatie algemeen	
DOEL	
Het verbeteren, verduidelijken en vindbaar maken van communicatie over RTHA tussen Luchthaven, overheden, vliegtuigmaatschappijen, LVNL en de omwonenden/bewoners in de regio, door middel van een omgevingsmanager en (verbeterde) informatiekanaalen.	
CONTEXT	
<p>Het verbeteren van de communicatie naar en met de omgeving blijft een punt van aandacht. In 2011 deed Stratagem al aanbevelingen over de “Informatie en communicatie rond Rotterdam The Hague Airport – stakeholders en verbetervoorstellen”. In 2016²³ was aan een groot deel van de voorstellen gehoor gegeven. Joost Schrijnen voerde vervolgens in 2016 een brede verkenning uit over de ontwikkeling van RTHA²⁴, en constateerde dat de regio voortvarend kan inzetten op betere communicatie.</p> <p>Bemiddelaar / omgevingsmanager</p> <p>Joost Schrijnen deed als verkenner het voorstel “een bemiddelaar in te stellen voor klachten voor geluidhinder rondom RTHA”. Een onafhankelijk tussenpersoon die de communicatieve schakel vormt tussen partijen, actief zijn oor te luister legt in de regio en waar het gaat om klachten voorstellen kan doen om de leefkwaliteit voor omwonenden te verbeteren. De verkenner spreekt in zijn rapport van een “bemiddelaar”. Iemand die “de ‘frontoffice’ voor de communicatie over en aanpak van klachten vormt”. Tegelijk iemand die met frisse blik naar ideeën en mogelijkheden om geluidhinder te beperken kan kijken. De BRR heeft het voorstel overgenomen en als regiodoel in de Samenwerkingsagenda opgenomen, onder de noemer “Verbetering van communicatie door het instellen van een omgevingsmanager”.</p> <p>Uitvoering volgde in maart 2018. De BRR heeft kwartiermaker dhr. Ewald van Vliet gevraagd een advies uit te brengen over een omgevingsmanager. Hem is gevraagd om samen met de partijen uit de CRO en daarbuiten, inzicht te geven in wat er nodig is om de gevoelde lacune in de communicatie tussen de luchthaven en de omgeving op te vullen. Daarbij is ook gevraagd om een advies over de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de omgevingsmanager, de positie van de omgevingsmanager in het krachtenveld, een profiel voor de omgevingsmanager, een benaming van de functie en een voorstel voor eventuele ondersteuning.</p> <p>In oktober 2018 heeft de kwartiermaker zijn advies afgerond. Hij plaatst zijn advies binnen de veranderende publieke opinie waarbij de discussie gaat over economie en daaraan gekoppeld het profiel van de luchthaven, duurzaamheid (CO2), leefbaarheid (parkeeroverlast) en gezondheid (geluidsoverlast, (ultra)fijnstof en NOx). Dit leidde tot een conceptvoorstel voor een ‘Omgevingsombudsman’ met als belangrijkste vereisten dat deze Omgevingsombudsman onomstreden en onafhankelijk is. Een</p>	

²³ To70, Hinderbeperkende maatregelen RTHA, 2016 (voorstel 19)

²⁴ Joost Schrijnen, Advies over draagvlak luchthavenbesluit RTHA, 2017



draagvlakmeting onder alle betrokkenen over dit conceptadvies van de kwartiermaker gaf verdeelde reacties. De rode draad is dat er geen draagvlak is, omdat er te weinig bereidheid onder stakeholders is om zich te willen verbinden aan een Omgevingsombudsman. De kwartiermaker concludeert daaruit dat er geen basis is voor het aanstellen van een Omgevingsombudsman.

Uitkomst is dat voorlopig geen omgevingsmanager zal worden aangesteld. Wel wordt door de kwartiermaker in volgende aanbeveling gedaan ten aanzien van communicatie:

“De aanbeveling om communicatie te verbeteren, ook belangrijk onderdeel van het advies van Joost Schrijnen, blijft staan. Uit de gespreksronde kwam duidelijk naar voren dat deze behoefte bij met name bewoners(organisaties) onverminderd aanwezig blijft.” Verwezen wordt naar de behoefte om eenduidig en op een bekend punt informatie te kunnen samenbrengen en ontsluiten. Bijvoorbeeld, vanuit RTHA, LVNL of de overheden over zaken die spelen op en rondom het vliegveld. De website van de CRO biedt hiertoe voldoende mogelijkheden.

Betrokken partijen hebben behoefte aan meer transparantie, duidelijkheid en continuïteit ten aanzien van communicatie over ontwikkelingen en zaken die spelen op of rondom de luchthaven. In de sessie over hinderbeperkende maatregelen in mei en juni 2018 werd bevestigd door partijen in de CRO dat het hier gaat om:

- Kennisniveau verbreden of verhogen – zodat omwonenden niet verrast worden over hoe de vork in de steel zit.
- Genuanceerder beeld neerzetten en dat kunnen terugvinden is waardevol. Wat er bij komt kijken om dat vindbaar te maken en gecommuniceerd te krijgen, dat is ook een maatregel. Kortom maatregelen openbaar houden en vindbaar maken.
- Uitgangspunt voor communicatie: toegankelijk, tijdig informeren, laten zien wat er gebeurt.

STATUS (november 2018)

De BRR deelt de conclusies van de kwartiermaker en heeft geconcludeerd dat door onvoldoende draagvlak een Omgevingsombudsman op dit moment niet goed kan functioneren en onvoldoende toegevoegde waarde heeft. Er wordt daarom door de overheden geen Omgevingsombudsman ingesteld. Blijven over de andere adviezen van de kwartiermaker ter verbetering van de communicatie.

- Verbreden of verhogen van het algemene kennisniveau.
- Toegankelijk, eenduidig ontsluiten van informatie, tijdig informeren, laten zien wat er gebeurt.
- Op één bekend punt informatie samenbrengen en ontsluiten.

STAPPENPLAN

1. Bespreken van de conclusie en aanbeveling van de kwartiermaker ten aanzien van de omgevingsombudsman met de CRO. Stellen van de vraag wat betrokkenen ten aanzien van uitvoering van deze maatregel wel voor zich zien (BRR - gedaan);
2. Verder concretiseren van de aanbevelingen van de kwartiermaker en geuite wensen (via een werkgroep) uitwerken in een operationeel plan (van aanpak) waar mee aan de slag kan worden gegaan (**CRO**).

EFFECT OP HINDER



Verbeteren communicatie kan een indirect effect hebben op vermindering van hinder.
HAALBAARHEID
Haalbaarheid van deze maatregel is onduidelijk, aangezien de invulling van de maatregel opnieuw open staat voor discussie en bespreking.
MIDDELEN
(Vooralsnog) niet van toepassing.



Status van de maatregelen (in dat rapport genoemd)

Actueel (prioriteit hoog-middel-laag)

- A1.1 Aanpassen van routes en specifieke segmenten, ontwikkelen, finetuning vertrekroutes richting Schiedam en Lansingerland (hoog)
- A2.1 Monitoren en juridisch beperken nachtvluchten (hoog)
- A4.1 Terugdringen vertraging lijnvluchten (hoog)
- B2.1 Toevoegen van extra handhavingpunten aan het nieuwe luchthavenbesluit (hoog)
- C1.1 Verbeterde communicatie algemeen
- A6.1 Onderzoek naar effect toepassen Noise Abatement Departure Procedure 1 i.p.v. 2 (middel)
- A7.1 Inzet van stillere vliegtuigen (middel)
- A5.1 Aantal keren en wijze waarop vliegtuigen afwijken van de standaard vertrekroutes (SID) (middel)
- B1.1 Beperken grondgeluid en innovatieve aanpak grondlawaai (middel)
- A2.2 Positievluchten Schiphol – RTHA v.v. (laag)
- A2.3 Na 22.00 uur de tarieven verhogen (laag)
- B1.2 Mogelijkheden om regulering op te zetten voor grondgeluid (laag)
- B3.2 Instellen landelijke norm voor emissies ultrafijnstof (laag)

Niet mogelijk of niet van toepassing

- A2.4 Boete voor binnenkomen na 24.00 uur, te storten in een leefbaarheidsfonds
- A3.1 Verminderen hinder helikopter vliegbewegingen door aanpassing vliegroutes
- A3.2 Uitplaatsing maatschappelijk helikopterverkeer
- B3.1 Instellen bovenwettelijke lokale norm voor emissies
- B4.1 Extra isolatie van woningen

Uitgevoerd

- A1. 2 Beperken hinder door kleine recreatieve luchtvaart

Reeds genomen maatregelen

Aan de hand van het door To70 opgeleverde rapport 'Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport' van 1 april 2016, zijn er diverse voorstellen uitgevoerd. Het gaat hierbij om de navolgende voorstellen:

- a. Terugdringen vertraging lijnvluchten: Transavia heeft na overleg met RTHA haar te krappe dienstregeling aangepast
- b. Verhogen toeslagen 23.00-07.00 uur en discrimineren naar geluidsniveau van het vliegtuig: in 2013 - 2014 zijn de nachttarieven met een factor 2/3 verhoogd en is het minimum tarief verhoogd. Verder verhogen is nauwelijks mogelijk vanwege discriminatieverbod en om risico dat maatschappijen weggaan/wegblijven hetgeen exploitatie van RTHA ondermijnt.
- c. Toepassen noise abatement procedures NADP2. Sinds 2016 vliegt merendeel nu NADP2. Aangezien er toch meer klachten zijn dan verwacht, zal nu NADP1 weer verkend worden, zie maatregel A6
- d. Het wijzigen van de naderingshoogte van SPL Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan bij zuidelijk baangebruik Schiphol (2000-3000ft): doelstelling minder interferentie met Schipholverkeer. Deze maatregel is opgenomen in het veranderingsproces van LVNL op nationaal niveau.



- e. Monitoren geluidsbelasting en communicatie daarover: de DCMR heeft naast de wettelijke handhavingspunten een aantal meetposten ingericht waar de geluidsbelasting wordt gemonitord. De uitkomsten worden verwerkt in de DCMR rapportages.
- f. OV-ontsluiting: de ontsluiting is OV-gerelateerde gremia als de MRDH belegd.
- g. Isoleren van huizen: in 2017 is dit isolatieprogramma afgerond. Het gaat hierbij om het isolatieprogramma gebaseerd op wettelijke bepalingen na de uitbreiding van RTHA in 2010.
- h. Het verminderen van hinder door nachtelijke helikopterbewegingen: met LVNL zijn afspraken gemaakt over het spreiden van de routes voor het nachtelijk maatschappelijk helikopterverkeer. Daarmee wordt het overlastgebied van terugkerende helikopters in de nachtelijke uren gespreid en de hinder per locatie beperkt.