



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO RTHA d.d. 8 april 2016

Aanwezig: Voorzitter : Hr. J. van der Vlist
Secretaris : Hr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. A. Bom	
Gemeente Schiedam	: dhr. C. Lamers	
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar	
Gemeente Lansingerland	: dhr. Simon Fortuyn	
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers	
Gemeente Rotterdam	: dhr. M. Schilperoord.	
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt	
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. van der Kleij	
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. W. Zuidveld	
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos	
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal	
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: dhr. B. Mooren	(gedeeltelijk)
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes	
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering	
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Poot	
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. S. Kuijpers	
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra	

Agendalid:

BTV : dhr. H. van Breemen

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland	: dhr. J. Wassens
Gemeente Rotterdam	: dhr. P. Langenberg
Gemeente Schiedam	: mw. P. van Aaken
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen. Burgemeester Lamers van Schiedam vervangt mevrouw v. Aaken, die ziek is.

De voorzitter heet de nieuwe directeur van RTHA, dhr. Louwerse welkom. Hij woont deze vergadering als toehoorder bij.

2. Mededelingen

Dhr. Poot meldt, dat de SOCRO de subsidie van het Rijk voor 2016 ontvangen heeft. Over het bezwaar tegen de vaststelling van de subsidie 2014 loopt nog discussie binnen het Ministerie van I&M.

3. Benoemingen

n.v.t.

4. Ingekomen stukken

N.a.v. de stukken over de kleine luchtvaart (4.1) verzoekt mw. v.d. Coevering om bij de presentatie in de volgende CRO in te gaan op de vragen uit de brief van de BTV. Dit wordt toegezegd. (**actie: dhr. Bal**)

De ingekomen stukken worden verder voor kennisgeving aangenomen.

5. Concept verslag overleg 21 januari 2016

Tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Naar aanleiding van:

- Punt 14 (rondvraag): dhr. Poot vraagt aan VNO-NCW wat het bedrijfsleven (financieel) over zou hebben voor de luchthaven. Dhr. Poot wordt geadviseerd de vraag t.z.t. opnieuw te stellen, wanneer dhr. Mooren aanwezig is.
- Dhr. Poot vraagt aandacht voor opvolging van de actiepunten uit verslag van de vergadering van 8 oktober 2015.
- Mw. v.d. Coevering vraagt naar de koppeling tussen de klachten over de kleine luchtvaart en de gedragscode in de jaarrapportage meldingen. Dit komt aan orde bij punt 8.

Naar aanleiding van actiepunten:

n.v.t.

6. Terug/voorblik BRR

Mw. Bom meldt, dat de BRR de komende tijd elke maand bijeen komt. De CRO zal zorgen voor goede afstemming met de secretaris van de BRR. In de BRR is nu afgesproken om een onafhankelijk procesbegeleider/informateur/verkenner te laten onderzoeken hoe diverse betrokken partijen aankijken tegen de onderzoeksresultaten en de gevolgen van de diverse scenario's. Deze procesbegeleider zal vervolgens advies uitbrengen aan de BRR.

Op de vraag van dhr. Witjes of de verkenner werkt onder regie van de BRR, antwoordt mw. Bom bevestigend en voegt hieraan toe, dat de BRR transparant zal zijn.

De voorzitter geeft aan, dat de CRO zal moeten bezien wanneer en hoe de commissie signalen af wil geven. De CRO neemt kennis van de keuze van de BRR om in deze fase van het proces op weg naar het luchthavenbesluit gebruik te maken van een verkenner.

7. IL&T Handhavingsrapportage 2015 RTHA

Volgens dhr. v.d. Kleij bevat de rapportage geen bijzonderheden.

Dhr. Witjes vraagt of er in 2015 geen baansturing was. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat er geen noodzaak was.

Dhr. Poot wijst erop, dat er meer nachtvluchten zijn uitgevoerd dan in de omzettingsregeling is vastgelegd. Hij is nieuwsgierig naar de reactie van de Staatssecretaris op de brief van de BTV van 17 februari 2016 hierover (zie ingekomen stuk 4.2). Het antwoord zal t.z.t. worden teruggekoppeld naar de CRO (**actie: secretaris**).

Dhr. Poot constateert, dat de rapportage van IL&T melding maakt van 975 nachtvluchten en dat dit een ander aantal is dan volgens het rapport van de DCMR. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat dit klopt, omdat de periode waarover gerapporteerd wordt, niet dezelfde is.

Mw. Kuijpers vraagt wanneer er sancties worden opgelegd. Dhr. v.d. Kleij legt uit, dat eerst een waarschuwing wordt gegeven en dat daarna een last onder dwangsom kan volgen.

Mw. v.d. Coevering leest in het rapport, dat de exploitant (RTHA) gegevens niet tijdig verstrekt heeft. Volgens dhr. v.d. Kleij werd dit veroorzaakt door een probleem met de systemen.

Dhr. Lamers vraagt, waarom door IL&T wel over starts na 23.00 uur gerapporteerd wordt maar niet over landingen. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat de luchthaven wel degelijk over landingen rapporteert aan IL&T. Hij vermoedt dat de verklaring is, dat er geen zicht is op het vertrek elders. Bovenstaande vraag zal worden gesteld aan IL&T (**actie: secretaris**).

8. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 4e kwartaal 2015 DCMR

Wordt voor kennisgeving aangenomen

b. rapport jaar 2015 DCMR

Dhr. Algra licht het rapport toe aan de hand van een presentatie (bijgevoegd).

Dhr. Fortuyn memoreert, dat Lansingerland aanvankelijk kritisch was over de jaarrapportages, maar is door deze rapportage blij verrast, zowel qua tijdigheid als kwaliteit.

Dhr. Witjes informeert naar het handhavingspunt Nachtegaallaan. Dhr. Algra antwoordt, dat in de gemeten waarde ook een toeslag zit.

Dhr. Witjes vraagt of alle klachten gekoppeld konden worden aan echte vliegbewegingen.
Dhr. Algra antwoordt, dat het grootste deel is getraceerd.

Dhr. Poot heeft berichten ontvangen dat de nauwkeurigheid van de flighttracker op de website niet goed zou zijn. Dit zal worden gecheckt (**actie: DCMR**).

Dhr. Poot vraagt aandacht voor de leesbaarheid van het rapport voor externen, en zou graag een definitie van de begrippen toegevoegd zien (**actie: DCMR**).

Dhr. Poot constateert tenslotte, dat de cijfers in tabel 6 op pagina 15 niet kloppen. Deze zullen worden gecheckt (**actie: DCMR**).

9. Uitvoeringsplan minimaliseren geluidhinder

Mw. de Best van TO70 geeft een presentatie (bijgevoegd).

Dhr. Poot stelt ter discussie dat de haalbaarheid van voorstel 4 (verhogen toeslagen en discrimineren naar geluidshinder) als laag wordt ingeschat. Dit zou volgens hem toch juist heel effectief kunnen zijn. TO70 antwoordt, dat er nu al sprake is van een veel hogere toeslag. Verdere verhoging kan schadelijk zijn.

Dhr. Lamers stelt een vraag over de haalbaarheid van voorstel 6 (aanpassen van routes en specifieke routesegmenten). DCMR laat zien dat dit kansrijk is, maar TO70 schat de haalbaarheid in als middel. TO70 legt uit, dat dit te maken heeft met de complexiteit van het ontwerpproces.

De voorzitter stelt de vraag hoe de verdere procedure eruit ziet, met name welke partij zich committeert aan welke maatregel. In de volgende BRR zal hieraan invulling worden gegeven, namelijk wat de voor de aanbevelingen verantwoordelijke partijen daadwerkelijk gaan doen. In de volgende CRO zal vervolgens worden teruggekomen op dit onderwerp en op basis van de informatie uit de BRR een advies worden gegeven.

Het jaarrapport van DCMR heeft nog concept status. Na de bespreking in de BRR wordt het vrijgegeven. Eerst zal nog de eventuele “ruis” worden weggenomen tussen dit rapport en het rapport van TO70 (**actie: DCMR/TO70**). Eventuele opmerkingen op het rapport van TO70 kunnen via de secretaris worden doorgegeven aan de BRR (**actie: allen/ secretaris**).

10. Inrichting processen rekening houdend met de omgeving

Dhr. Vos geeft een presentatie (niet bijgevoegd).

Dhr. Lamers vraagt waarom in de avond zoveel vluchten te laat zijn en of hier wellicht sprake is van het “huisartseffect”. Dhr. Vos antwoordt, dat er wel degelijk speling tussen de opeenvolgende vluchten zit.

De voorzitter vraagt zich af wat het zou betekenen voor Transavia als gepland zou worden op binnenkomst van de laatste vlucht om bijvoorbeeld 21.00 uur. Hij zou hier graag gevoel voor krijgen.

Afgesproken wordt dat eventuele verdere prangende vragen worden doorgegeven via de secretaris (**actie: allen/ secretaris**).

11. Luchthavenbesluit

Dhr. v.d. Kleij geeft een toelichting op de stand van zaken en het vervolgproces. 1 januari 2018 is geen harde deadline meer voor het Luchthavenbesluit en het Luchthavencertificaat. Afgesproken wordt de planning te actualiseren (**actie: secr./ RTHA**).

Dhr. Poot meldt, dat de bewonersvertegenwoordigers graag nog vóór dat de verkenner aan de slag gaat, een second opinion van de TU Delft willen op de MKBA en dat de CRO nog voldoende ruimte heeft om de kosten van circa € 5.000,- excl. BTW te dekken.

Dhr. v.d. Kleij memoreert, dat het Ministerie van I&M sowieso nog een second opinion gaat doen.

Mw. Bom is benieuwd naar de specifieke onderzoeksvraag. Sowieso is het de bedoeling dat de verkenner bij alle partijen informatie ophaalt. De bewonersvertegenwoordigers kunnen hun vragen aan hem meegeven.

Dhr. Mooren wijst erop dat een MKBA behoorlijk gereguleerd is, en vraagt zich af of een second opinion voor dit bedrag wel mogelijk is. Ook hij pleit voor het goed specificeren van de informatie behoefte,

Dhr. Fortuyn zegt, dat de bewoners expertise missen en graag meer gevoel willen krijgen voor de materie middels deze second opinion. Hij pleit er daarom voor budget ter beschikking te stellen.

Dhr. Lamers volgt de lijn van mw. Bom.

De voorzitter concludeert, dat nu eerst een onderzoeksvoorstel en offerte opgesteld moeten worden. Hiertoe worden zal de onderzoeksvraag worden gedefinieerd (**actie: dhr. Poot**) en in een schriftelijke ronde worden voorgelegd aan de leden van de CRO (**actie: secr.**). De voorzitter constateert een positieve grondhouding van de CRO en proeft, dat het beschikbaar stellen van de benodigde financiën geen probleem is (mits in te passen in de begroting).

Dhr. Poot vraagt of de Commissie MER een voorttoets kan doen. Dhr. v.d. Kleij zal de vraag voorleggen bij het Ministerie van I&M (**actie: RTHA**).

Dhr. Witjes vraagt of er een gedetailleerd plaatje is van de huizen die getroffen worden. Dit staat nu niet in het rapport. De voorzitter verzoekt eventuele vragen over de MER nu al via de secretaris door te geven aan de initiatiefnemer (RTHA) (**actie: allen/ secr.**).

12. Voortgang bestemmingsplannen Rotterdam

Dit onderwerp is wegens tijdgebrek niet besproken en zal opnieuw worden geagendeerd voor de volgende vergadering (**actie: secr.**).

Dhr. Lamers meldt, dat de gemeente Schiedam heeft gevraagd het bestemmingsplan nog niet in procedure te brengen.

13. Rondvraag

Dhr. Algra meldt n.a.v. de bij punt 5 gestelde vraag van mw. v.d. Coevering, dat het maken van een koppeling tussen de klachten over de kleine luchtvaart en de gedragscode (in de jaarrapportage) niet automatisch kan.

Op een vraag van dhr. Poot antwoordt dhr. Vos, dat de presentatie van Transavia niet openbaar is.

De voorzitter verzoekt de zienswijzen op het bestemmingsplan via de secretaris te verspreiden onder de leden van de CRO (**actie: Rotterdam/ secr.**).

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.



DCMR Milieudienst Rijnmond



Presentatie CRO-RTHA, 8 april 2016

Jaarrapport geluid en meldingen RTHA 2015



Rob Algra – Coördinator bureau Geluid & Veiligheid

Inhoud

- Overzicht meldingen 2015
- Meldingen per groep
- Overzicht mogelijke maatregelen reduceren hinder
- Maatregelen uitgelicht
- Aanbevelingen



Overzicht meldingen 2015

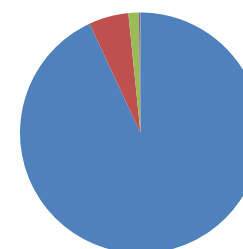
Item	Absoluut			Relatief
	2013	2014	2015	2015
Totaal aantal melders	892	888	884	
Totaal aantal meldingen	5.452	7.269	6.856	
Aantal 'frequente melders'	8	12	12	1%
Aantal 'overige melders'	884	876	872	99%
Aantal meldingen van 'frequente melders'	2.762	3.962	3.501	51%
Aantal meldingen van 'overige melders'	2.690	3.307	3.355	49%

Plaats	Getraceerd		Niet getraceerd*		Totaal	2014	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht		Absoluut	Relatief t.o.v. 2015
Rotterdam	1.437	274	97	95	1.903	3.092	-39%
Bergschenhoek	1.391	350	28	50	1.819	1448	26%
Schiedam	656	174	23	24	877	734	20%
Delft	333	10	9	5	357	38	840%
Gouda	275	12	20	12	319	249	28%
Spijkenisse	254	8	7	6	275	225	22%
Mijnsheerenland	219	24	12	6	261	436	-40%
Berkel en Rodenrijs	180	29	3	15	227	151	50%
Maasland	128	6	4	1	139	76	83%
Bleiswijk	83	18	2	6	109	84	30%
Overig	366	77	85	42	570		
Totaal	5.322	982	290	262	6.856		

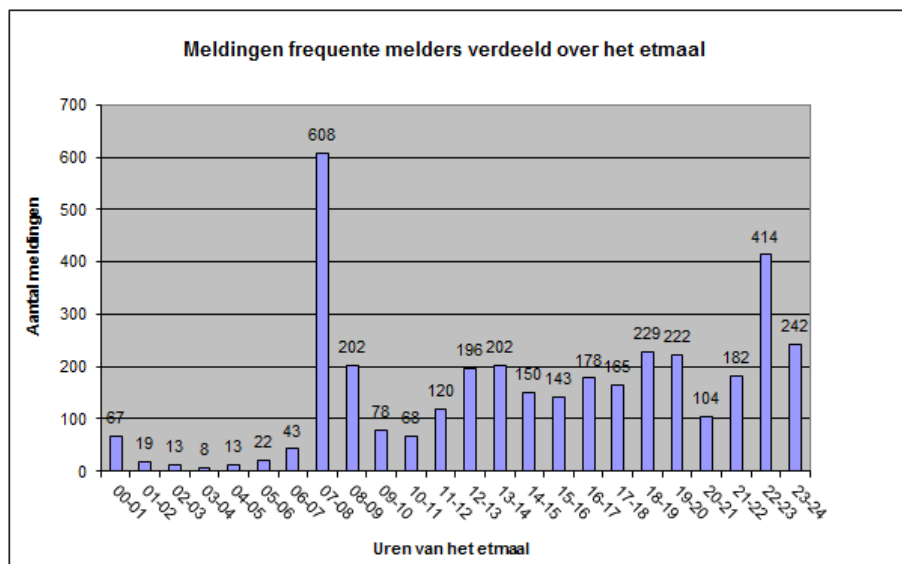
Frequente melders

Plaats	Aantal meldingen	Aantal melders
Bergschenhoek	1.385	4
Schiedam	484	1
Gouda	255	1
Rotterdam Overschie	340	1
Mijnsheerenland	261	1
Delft	258	1
Spijkenisse	231	1
Rotterdam Beverwaard	144	1
Rotterdam Hillegersberg-Schiebroek	143	1
Totaal	3.501	12

Hinder voor frequente melders



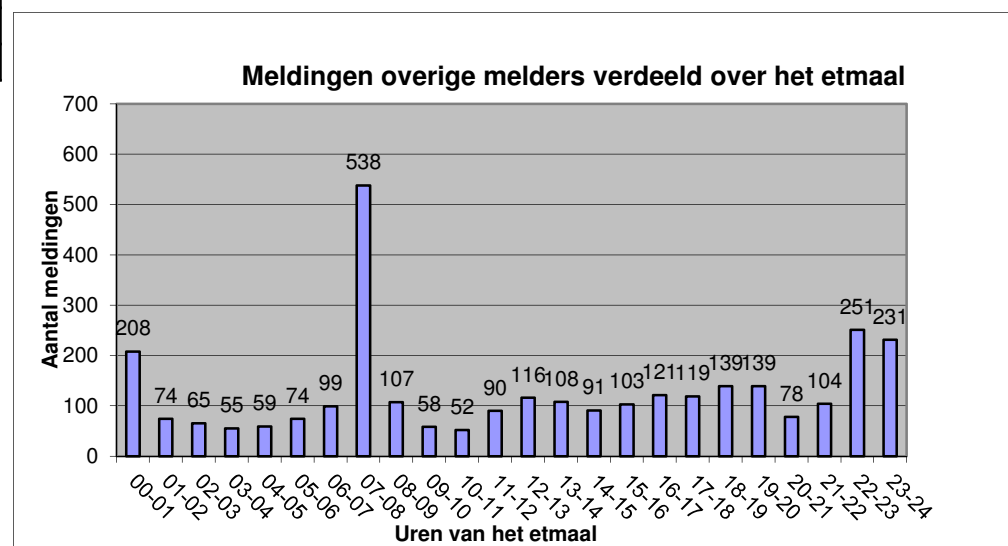
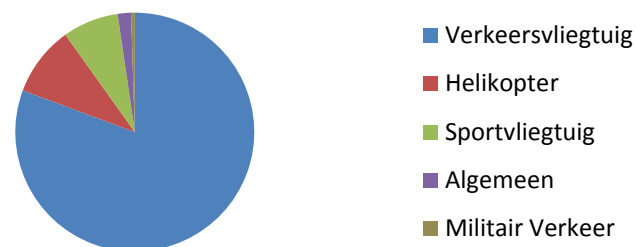
- Verkeersvliegtuig
- Sportvliegtuig
- Helikopter
- Algemeen
- Militair Verkeer



Herkomst en aantal overige melders

Plaats	Aantal meldingen	Aantal melders
Hillegersberg-Schiebroek, Rotterdam	862	143
Bergschenhoek	434	51
Schiedam	393	114
Rotterdam overig	292	132
Berkel en Rodenrijs	227	49
Maasland	139	5
Overschie, Rotterdam	122	43
Bleiswijk	109	13
Delft	99	25
Moordrecht	85	1
Maassluis	69	13
Vlaardingen	64	31
Gouda	64	18
Overig	396	234
Totaal	3.355	872

Hinder voor overige melders



Hinderbeeld samengevat



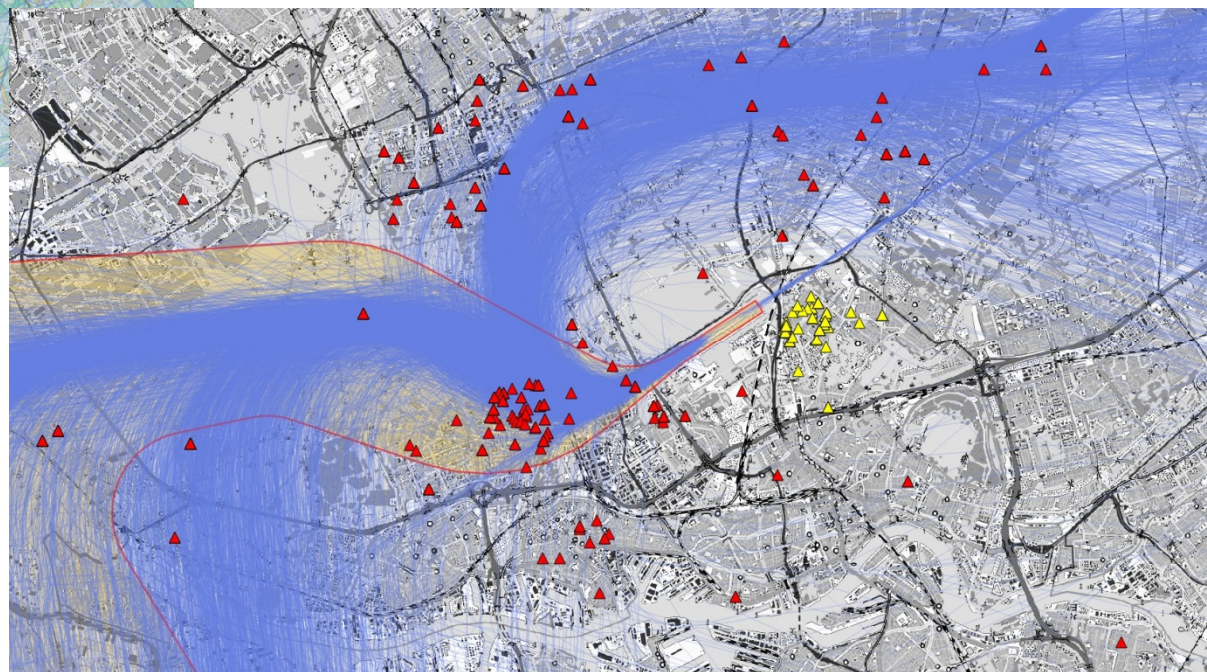
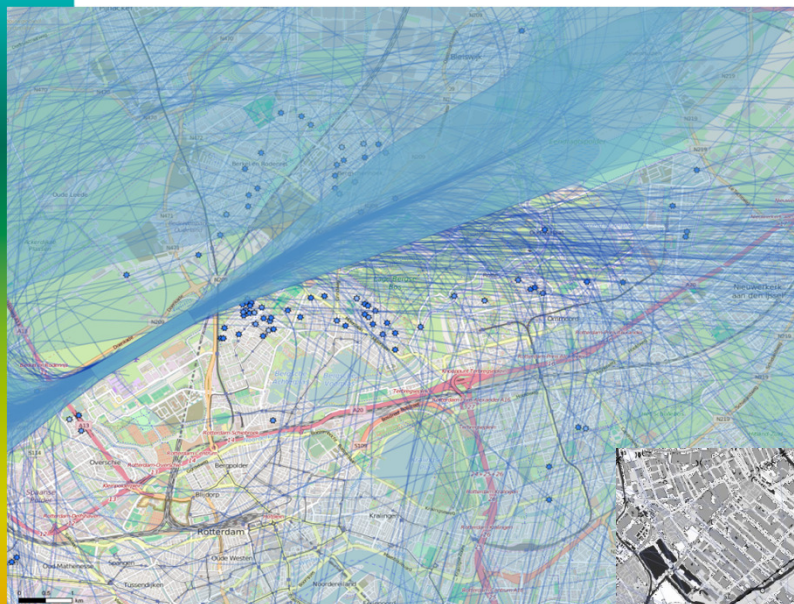
- Freq.+overig:
 - Hinder m.n. van grote verkeersvliegtuigen (overvliegend)
 - Hinder m.n. 7-8 uur en 22 – 01 uur
 - Gevolg: slaapverstoring, gesprek onderbroken
- Groep overig: hinder t.g.v. sportvliegtuigen en helikopters
- Verkeer vlgs normale vastgelegde procedures / wet. Kader
- Hinder inherent aan LH in nabijheid van dichtbevolkt geb.
- Maatregelen?
- Balans tussen leefomgevingskwal. en economische belang

Overzicht mogelijke maatregelen

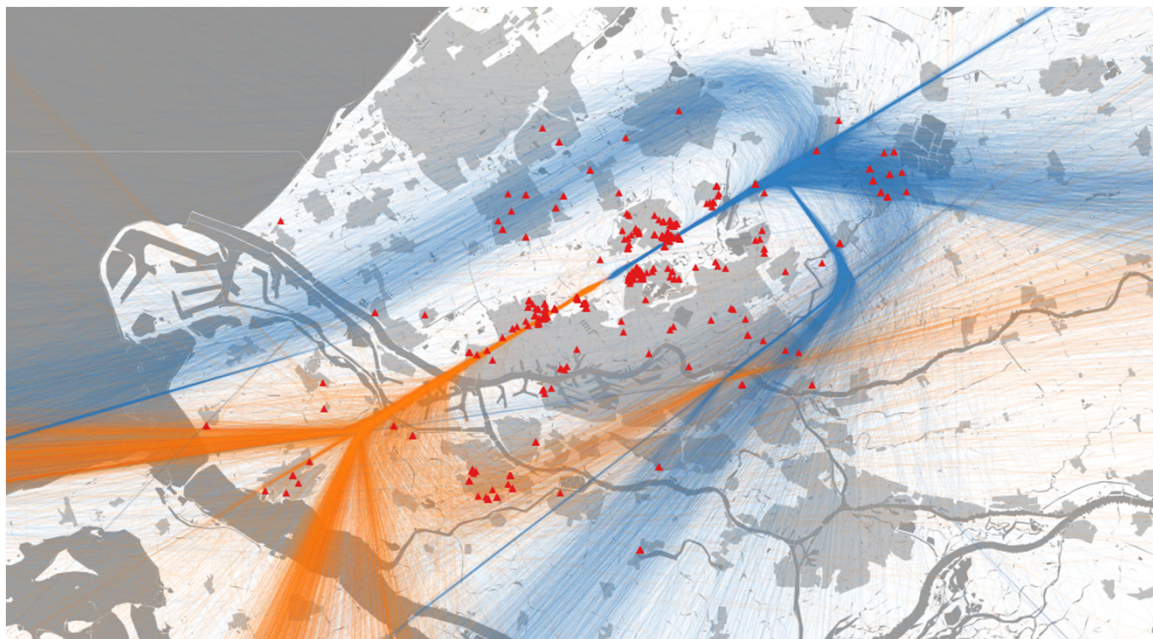
- Een zekere mate van hinder zal blijven bestaan
- Geen “allesomvattende of ideale” maatregel beschikbaar

Paragraaf	Omschrijving voorstel ter beperking van de hinder	Actor
8.1	Het ontwikkelen van routes voor positievluchten tussen Rotterdam en Amsterdam	Luchtverkeersleiding Nederland
8.2	Het terugdringen van vertraagde lijnvluchten	Betrokken luchtvaartmaatschappij
8.3	Aanvullende instructies routeafwijking tussen 07.00 - 08.00 uur en tussen 22.00 - 01.00 uur aan Rotterdam verkeer zoveel mogelijk achterwege laten en/of aantallen routeafwijkingen op jaarbasis limiteren	Werkgroep
8.4	Aanpassen route m.b.v. specifieke routesegmenten (vertrek baan 24)	Extern adviesbureau
8.5	Aanpassen vliegprocedure (landend verkeer zuid-oost omgeving Gouda)	Extern adviesbureau
8.5	Meer sturing op luchtruimvisie waardoor mogelijkheid ontstaat voor bijvoorbeeld Continuous Descent Operations voor RTHA tussen 22:00 – 07:00 uur	Werkgroep

Voorstel § 8.3 en 8.4: Instructie routeafwijking Specifiek routesegement



Voorstel § 8,5: - Vliegprocedure zuid-oost - Proces luchtruimvisie



- Meer sturing op / beïnvloeden van proces luchtruimvisie (oplossingsrichting lange termijn)

Aanbeveling



- Rapport DCMR en To70 in samenhang bezien
- Keuze maken voor één of meer maatregelen (draagvlak)
- Werkgroep voor begeleiding / nadere uitwerking
- Werkplan met nadere uitwerking per maatregel:

1. Een opdrachtgever;
2. Een initiatiefnemer / verantwoordelijke / trekker / werkgroep;
3. Afhankelijk van het voorstel het vormen van een team die het noodzakelijke onderzoek naar het voorstel uitvoert of begeleid;
4. Een tijdpad voor de uitvoering;
5. Afhankelijk van het voorstel: budget;
6. Een platform waarop de voortgang wordt gemonitord en besproken.



Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport Concretiseren voorstellen

8 april 2016

- Aanleiding
- Opdracht
- Aanpak
- Conclusies

- **2007** Zorgen over toename van geluidhinder na sluiting Valkenburg
- **2007** Eerste verkenning van maatregelen door Van Heijningen
- **2008** Vervolgadvies aanwijzingsbesluit RTHA, door Van Heijningen
- **2010** Vaststelling Aanwijzingsbesluit RTHA
- **2012** Uitvoeringsplan maatregelen geluidhinder RTHA, door Van Heijningen,
- **2015** Actualisatie Uitvoeringsplan, door To70
- **2016** Concretisering Uitvoeringsplan, door To70

Provincie Zuid-Holland heeft, in opdracht van de BRR, To70 gevraagd om:

- eerder geïdentificeerde voorstellen te concretiseren;
- de indeling in de pijlers te handhaven;
- inzicht te geven in:
 - Haalbaarheid
 - Doorlooptijd
 - Beoogde positieve voordelen.

Doel:

Factsheets uit te werken waarmee de partij die verantwoordelijk is voor de uitvoering van een voorstel – in opdracht van de BRR – de bijhorende activiteiten ter hand moeten kunnen nemen.

Fase 1

- Uitwerking factsheets
- beschrijving van de context

Fase 2

- Afstemming met stakeholders:
 - Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT)
 - Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
 - Milieudienst Rijnmond (DCMR)
 - Ministerie van Infrastructuur en Milieu (min I&M)
 - Provincie Zuid-Holland
 - Rotterdam The Hague Airport (RTHA)
 - Transavia

Factsheet voorbeeld



Voorstel 3	Verminderen positievluchten	
	Geactualiseerde haalbaarheid	Middel
Onderzoek naar de hinder indien positievluchten na 00:00 uur plaatsvinden in plaats van een extra landing voor 07:00 uur.		
DOEL		
De hinder beperken door het verminderen van het aantal positievluchten tussen 6:00 en 7:00 uur.		
CONTEXT		
Omwonenden hebben aangegeven de meeste hinder te ervaren van vlieggeluid tussen 23.00 en 07.00 uur. Een deel van de nachtelijke vluchten betreft positievluchten. In het gebruiksjaar 2015 waren er 23 positievluchten naar RTHA. Het verzoek is daarom gedaan te onderzoeken of het mogelijk is het aantal positievluchten te verminderen. Een positievlucht is een vlucht zonder passagiers die uitgevoerd wordt vanaf een ander vliegveld naar RTHA of van RTHA naar een ander vliegveld. Het gevolg is dat er zowel op de andere luchthaven als op RTHA een extra vliegbeweging plaatsvindt.		
STATUS (1 januari 2016)		
In 2014 is geconstateerd dat het verminderen van het aantal positievluchten in de Milieu effect rapportage (MER) meegenomen zal worden ⁶		
STAPPENPLAN		
Indien dit voorstel is opgenomen in het concept MER zijn er geen verdere stappen benodigd. Indien niet: 1. Deskresearch naar het verschil in hinderbeleving van vluchten in de nacht of ochtend (RTHA) 2. Aan de hand van de uitkomst van onderzoek naar hinderbeleving voorstel uitwerken voor al dan niet wijzigen van nachtrekime (RTHA) 3. Voorstel implementeren (PZH + RTHA)		
EFFECT OP HINDER		
Het effect op de hinder is substantieel, omdat deze nachtbewegingen als zeer hinderlijk worden ervaren.		
HAALBAARHEID		
De haalbaarheid van het reduceren van de positievluchten is in 2015 ingeschat als laag, maar wordt op basis van gesprekken met stakeholders ingeschat op middel. Het draagvlak bij zowel de luchthaven als Transavia voor het voorstel is hoog. Echter, het wijzigen van openingstijden van luchthavens ligt doorgaans politiek gevoelig. Het is daarom lastig in te schatten hoe hoog de haalbaarheid is. Dit hangt af van het draagvlak in de regio.		
MIDDELEN		
▪ Desktop analyse hinderbeleving (schatting €1.000) ▪ Uitwerken voorstel wijziging nachtrekime (€4.000)		

Aantal voorstellen al vorderingen gemaakt, o.a.:

- Verhogen toeslagen 23.00-07.00 uur en discrimineren naar geluidsniveau van het vliegtuig (voorstel 4)
- Aanpassen van routes en specifieke routesegmenten (voorstel 6)
- Toepassen noise abatement procedures NADP1 of NADP2 (Voorstel 8)
- Het wijzigen van de naderingshoogte van SPL Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan bij zuidelijk baangebruik Schiphol (2000-3000ft) (voorstel 10)
- Isoleren van huizen (voorstel 21)

Conclusies – kansrijke voorstellen



Voorstel		Haalbaarheid	Effect
3	Verminderen positievluchten	Middel	Hoog
7	Aanpassen vliegprocedures	Hoog	Onbekend
10	Het wijzigen van de naderingshoogte van SPL Aalsmeerbaan en Zwanenburgbaan bij zuidelijk baangebruik Schiphol (2000-3000ft)	Hoog	Middel
11	Beperken grondgeluid	Middel/ Hoog	Hoog
16	Monitoren geluidbelasting en communicatie daarover.	Hoog	Hoog
17	Hinderbeperkende maatregelen cumulatief geluid	Hoog	Hoog
19	Verbeterde communicatie algemeen, en in het bijzonder over heliroutes	Middel	Hoog

Conclusies – niet kansrijke voorstellen



Voorstel		Haalbaarheid	Effect
2	Terugdringen/ Monitoren nachtvluchten, beperken uitwijkende zaken vluchten in de nacht, en juridisch beperken nachtgebruik	Laag	Laag
5	Verminderen aantallen vliegtuigbewegingen door klein verkeer gedurende de zomer	Laag	Laag
9	Verminderen hinder helikopter vliegbewegingen	Middel	Onbekend
12	Gebruik van "reduced flaps" tijdens de landing	Laag	Laag



Bedankt voor uw aandacht!

Conclusies – Redelijk kansrijke voorstellen



Voorstel		Haalbaarheid	Effect
1	Terugdringen vertragingen lijnvluchten	Middel	Hoog
13	Specifiek ontwerpen voor nachtelijke nadering- en vertrekroutes	Middel	Middel
14	Andere IFR (les-) vliegpatronen ontwikkelen	Middel	Hoog
15	Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting	Middel	Middel
18	OV ontsluiting	Middel	Middel
20	Lobby voor belangen regio Rotterdam bij implementatie Luchtruimvisie	Middel	Hoog