



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO RTHA d.d. 30 juni 2016

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

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: dhr. K.de Jong
Gemeente Schiedam	: mw. P. van Aaken (t.m. punt 10)
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. Simon Fortuyn (t.m. punt 10)
Gemeente Rotterdam	: dhr. M. Schilperoord.
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. W. Zuidveld
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: dhr. R. v.d. Ouderaa
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
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	: mw. A. Bom
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Gemeente Rotterdam	: dhr. P. Langenberg
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: dhr. B. Mooren
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: mw. I. Deurloo
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. H. Lamphen
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van mw. Bom, dhr. Vos, mw. v.d. Coevering en mw. Dronkers.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter meldt, dat de nieuwe Europese systematiek geluid (DOC29), hoewel opgenomen in het werkplan 2016, voorlopig nog niet geagendeerd wordt, omdat dit nog niet opportuun is. Het ministerie meldt namelijk, dat er voor een zinvolle presentatie in de CRO nog onvoldoende vooruitgang is geboekt op het dossier.

3. Benoemingen

n.v.t.

a. mededeling m.b.t. benoeming mw. T. Dronkers

De voorzitter meldt, dat hij in de vergadering van 21 januari 2016 mw. T. (Tanja) Dronkers van de gemeente Lansingerland ten onrechte heeft benoemd tot lid van de CRO, want de ambtelijke ondersteuners van bestuurders zijn geen lid van de CRO. De benoeming wordt daarom ongedaan gemaakt.

4. Ingekomen stukken

Naar aanleiding van de stukken m.b.t. het rapport van To70 (4.4.a/b/c en 4.6.a) vraagt de voorzitter wat er wordt gedaan met de vragen en antwoorden. Dhr. Poot zegt nog niets te merken van enige follow-up. Volgens de voorzitter ligt dit bij de BRR. Dhr. de Jong antwoordt, dat hierover in de BRR nog niet is gesproken wegens prioriteit voor de discussie rond de benoeming van de verkenner. Afgesproken wordt in een brief aan de BRR te bevestigen, dat de CRO graag follow-up op het To70 rapport ziet (**actie: secretaris/voorzitter**). De volgende vergadering zal dit onderwerp worden geagendeerd (**actie: secretaris**). Op basis van hetgeen de CRO van de BRR ontvangt, zal worden gezien wat dan in de CRO besproken wordt. Dhr. Fortuyn benadrukt tot slot nog, dat de gestelde vragen zeker zijn aangekomen in de BRR en dat hier op wordt ingegaan.

De overige ingekomen stukken worden verder voor kennisgeving aangenomen.

5. Verslagen

a. Concept verslag overleg 8 april 2016

Tekst:

- Pagina 4, punt 9, laatste alinea: “Na bespreking in de CRO wordt het vrijgegeven.” dient te zijn: “Na bespreking in de BRR wordt het vrijgegeven.” (n.b. het rapport is 24 juni jl. vrijgegeven.)

Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

Naar aanleiding van:

n.v.t.

b. Actielijst

- Actie 2016 04 08 nr.13: de voorzitter meldt, dat er inderdaad een voortoets zal plaatsvinden. M.b.t. de “Quick scan onderbouwing en effecten aanvraag luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport” van de NMZH (ingekomen stuk 4.3.b) wordt afgesproken dat de secretaris hier de discussiepunten voor de CRO uit zal destilleren (**actie: secretaris**).

De actielijst wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

c. Vastgesteld verslag overleg 21 januari 2016

Het vastgesteld verslag wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2016/17

Dhr. Witjes vraagt of met deze capaciteitsdeclaratie het aantal vliegtuigen binnen een bepaalde tijd beperkt wordt. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat er planmatig inderdaad een beperking is.

Dhr. Fortuyn vraagt of er veel verschil is met het voorgaande jaar. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat dit inderdaad het geval is, en dat dit vooral wordt veroorzaakt door de renovatie werkzaamheden. De voorzitter vraagt of hierdoor het aantal vluchten gelimiteerd wordt. Dhr. v.d. Kleij antwoordt bevestigend.

7. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 1^e kwartaal 2016 DCMR

Dhr. Algra geeft een toelichting. De rapportage bevat een aantal nieuwe elementen. Zo hebben DCMR en RTHA samen een selectie van klachten nader bekeken. Vervolgens zijn deze eventueel aan LVNL voorgelegd voor nadere toelichting.

Dhr. Witjes constateert, dat volgens tabel 13 het opstijgen van een Lockheed AC-130 Spectre veel meldingen veroorzaakte. Hij vraagt of dit aanleiding geeft om hier iets aan te doen. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat dit een vlucht t.b.v. een buitenlands staatshoofd betrof. Afgesproken is, dat BZ de luchthaven voortaan vooraf over het type toestel zal informeren, zodat deze het vliegtuig eventueel kan weigeren.

Dhr. v.d. Ouderaa leest, dat diverse malen meldingen worden voorgelegd aan LVNL en/of IL&T en vraagt of in de jaarrapportage nog wordt geschreven wat dit heeft opgeleverd. Afgesproken wordt, dat in de jaarrapportage zal worden vermeld wanneer DCMR een antwoord raar of onbevredigend vindt.

8. Kleine Luchtvaart op RTHA

Dhr. Bal geeft een presentatie (bijgevoegd). Vooraf benadrukt hij, dat hij in zijn presentatie niet zal ingaan op de vragen die de BTV eerder heeft gesteld in een aan de Rotterdamse Aero

Club en Vliegclub Rotterdam gerichte brief (d.d. 13 maart 2016). Echter de antwoorden komen volgens hem in de loop van de presentatie grotendeels vanzelf.

De voorzitter vraagt of er voor de kleine luchtvaart volumesturing plaatsvindt. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat dit niet het geval is. De bijdrage in het geluid is slechts 1,5%.

Mw. Kuijpers vraagt naar de verhouding wel/niet leisure. Dhr. Bal antwoordt, dat dit niet bekend is.

De voorzitter merkt op, dat de discussie over het wel of niet accommoderen van kleine luchtvaart op RTHA in de CRO gevoerd kan worden.

Dhr. Witjes merkt op, dat Noise Abatement Zone niet hetzelfde is als een stiltegebied. Dhr. Bal en de voorzitter voegen hieraan toe, dat de regeling stiltegebieden geen beperkingen kan opleggen aan de luchtvaart.

Dhr. Poot informeert naar de vlootsamenstelling, in het bijzonder welke vliegtuigen meer en minder lawaai maken. Hij vraagt of het mogelijk is eigenaren te stimuleren stillere vliegtuigen aan te schaffen. Dhr. Bal antwoordt, dat maar een klein deel van de toestellen van de vliegclubs is en dat dit bovendien al de stilste zijn (met dieselmotoren). Dhr. v.d. Kleij voegt hieraan toe, dat het tarievenbeleid van de luchthaven nu al leidt tot de stilste vliegtuigen bij de grootste gebruikers.

9. Terug/vooruitblik BRR

Dhr. de Jong meldt, dat de BRR een besluit over de verkenner en zijn opdracht heeft genomen. Echter eerst zullen de raden en staten geïnformeerd worden.

Dhr. de Jong zet uiteen hoe het proces zal worden ingericht. Het zal bestaan uit twee fasen. In de eerste fase inventariseert de verkenner welke informatie mensen/actoren nodig vinden voor een advies en/of besluit. Hij zal hiervoor ook de leden van de CRO benaderen. Er komt een e-mailadres voor het stellen van vragen. De verkenner brengt vervolgens advies uit aan de BRR waarin hij aangeeft wat de relevante vragen zijn. Daarna gaat de verkenner opnieuw op pad voor de discussiefase en komt weer terug bij de BRR, die vervolgens een go/no go geeft. Dit moet uiterlijk medio 2017 zijn. Het tijdpad is indicatief; de verkenner wordt hierin ruimte gelaten.

De CRO ontvangt ter informatie de opdracht van de verkenner. Hij zal de leden van de CRO actief opzoeken. Zodra zijn naam bekend is, ontvangt hij de ledenlijst van de CRO (**actie: secretaris**).

Dhr. Witjes vraagt of de verkenner ook zelf onderzoek doet. Dhr. de Jong antwoordt, dat de verkenner veel vrijheid heeft.

Mw. van Aaken onderstreept, dat de kernvraag is waar de gaten in de beschikbare informatie zitten.

Dhr. de Jong vertelt tenslotte nog, dat de opdracht en het advies van de verkenner openbaar zijn, en dat er een speciale website komt.

10. Luchthavenbesluit

a. stand van zaken/ vervolg proces/ planning

Dhr. v.d. Kleij licht de actuele planning van de luchthaven toe. Medio 2017 moet blijken of er voldoende draagvlak is. Dan volgt de aanvraag voor het luchthavenbesluit. Medio 2018 kan dit besluit dan genomen worden. Voor de volgende vergadering zal de planning (i.s.m. planning CRO en BRR) worden geactualiseerd (**actie: RTHA/ secretaris**).

Afgesproken wordt dat stukken worden doorgestuurd naar de leden, zodra ze beschikbaar zijn (**actie: secretaris**).

b. opdracht second opinion TUD op MKBA/ financiering (incl. eventuele wijziging begroting 2016)

De bewonersvertegenwoordigers hebben middels een mail van dhr. Poot d.d. 2 juni 2016 (vergaderstuk 10.b.1.) aan de CRO meegedeeld, dat zij vooruitlopend op besluitvorming door de CRO opdracht hebben gegeven aan de TU-Delft voor het uitvoeren van de second opinion op de MKBA. In de mail onderbouwen zij deze stap en spreken tevens het vertrouwen uit dat CRO de kosten van € 5.000 zal dragen. De voorzitter wijst erop dat de bewonersvertegenwoordigers weten hiermee een zeker risico te hebben genomen, en vraagt om begrip van de bestuurders. Om financiering door de CRO mogelijk te maken is een wijziging van de begroting noodzakelijk. Voor een dergelijk besluit is een twee/derde meerderheid nodig. Het onderwerp zal vanzelf een keer op de agenda komen.

In een brief d.d. 27 juni 2016 aan de bewonersvertegenwoordigers heeft de BRR gereageerd op bovengenoemde mail. De voorzitter heeft vlak voor de vergadering van CRO kennis genomen van deze brief en beschouwt deze als formele reactie van de BRR. De brief zal de volgende keer worden geagendeerd (**actie: secretaris**). Voor de geschiedschrijving wil dhr. Fortuyn benadrukken, dat het niet echt prettig is zoals het allemaal is gegaan en dat dit bij de BRR enige irritatie heeft gewekt. De voorzitter zegt op het punt te hebben gestaan de bestuurders een brief te sturen. De vorige vergadering was afgesproken, dat in een schriftelijke ronde alle leden van de CRO commentaar zouden kunnen geven op de concept opdracht aan de TU-Delft. Er is daarbij slechts één inhoudelijke reactie binnengekomen. De voorzitter probeert binnen de CRO gelijkwaardigheid te bereiken. Hij wijst erop, dat de bestuurders van nature een voorsprong hebben.

Tenslotte licht dhr. Poot het hoe en waarom van de opdracht nog een keer toe.

11. Voortgang bestemmingsplannen Rotterdam

Dhr. J. v.d. Want van de gemeente Rotterdam geeft een presentatie (bijgevoegd).

De planning is als volgt: op 31 augustus a.s. is behandeling in de raadscommissie en op 8 september wordt in de raad het besluit genomen.

N.a.v. een vraag van dhr. v.d. Ouderaa verduidelijkt dhr. v.d. Want, dat dit bestemmingsplan niet gaat over aantallen vluchten en passagiers. Verder is het ontwerp bestemmingsplan gebaseerd op de huidige situatie. Er wordt echter een wijzigingsbevoegdheid ingebouwd, opdat snel ingespeeld kan worden op een eventueel groeibesluit van de Staatssecretaris.

12. Kamerbrief van staatssecretaris I&M over resultaten RIVM-onderzoek 'Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek'
Mw. Kuijpers leest in de stukken, dat de concentraties ultrafijnstof rond RTHA relatief hoog zijn ten opzichte van Schiphol als gevolg van de kleine luchtvaart. Verder constateert ze, dat er in de berekeningen nog veel onzekerheden zitten.

Dhr. Schilperoord meldt, dat er een brief van de voorzitter van de BRR naar de Staatssecretaris zal gaan met een pleidooi om de luchthaven Rotterdam meteen mee te nemen in het vervolgonderzoek.

Zoals ook in het jaarplan vastgelegd, zal de CRO het dossier goed in de gaten blijven houden.

13. Rondvraag

Dhr. v.d. Ouderaa vraagt naar de stand van zaken m.b.t. tot de gewijzigde vertrekroute van baan 06 voor vliegtuigen die naar het westen moeten (TULIP/REFSO SID RWY 06). De wijziging zou eind 2015 geëffectueerd worden en tot die tijd zou de tijdelijke maatregel van kracht zijn. Toch neemt hij nu vrij veel vliegverkeer over Bergschenhoek waar. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat er nog steeds sprake is van een uitzonderingsregiem bij parallel naderen vanuit het zuiden op Schiphol (Zwanenburgbaan en de Aalsmeerbaan). Onder andere door een tekort aan luchtverkeersleiders heeft LVNL hun namelijk nog geen training kunnen geven voor de gewijzigde procedure voor parallel naderen. Volgens dhr. v.d. Kleij wordt het nu eind van het jaar. Afgesproken wordt, dat de secretaris schriftelijk kortsluit met LVNL over de stand van zaken (**actie: secretaris**). Dhr. Zuidveld wil graag van de dhr. v.d. Ouderaa de exacte tijden weten van de vluchten die een korte draai boven Bergschenhoek hebben gemaakt (**actie: v.d. Ouderaa**).

Dhr. Witjes informeert of de burenavonden van de luchthaven zijn afgeschaft. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat bij de burenavonden de nadruk meer zal worden gelegd op het aangaan van het gesprek en minder op rondleiden.

Dhr. Poot vraagt, wanneer de chef van de traumaheli naar de CRO komt. De voorzitter antwoordt, dat dit de volgende keer geagendeerd wordt, tenzij het luchthavenbesluit in de weg zit.

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.



Presentatie Kleine Luchtvaart RTHA

Commissie regionaal overleg RTHA – 30 juni 2016

Oscar Bal

Vertegenwoordiger Kleine Luchtvaart RTHA

De kleine luchtvaart op Rotterdam

Wat valt daar eigenlijk onder?

- Definitie op Rotterdam

- Kleine luchtvaart max. startgewicht ≤ 6000 kg
- Grote luchtvaart max startgewicht >6000 kg

- Vluchtregels

- VFR (zichtvliegregels) – veelal kleine luchtvaart
- IFR (instrument vliegregels) – vgl. grote luchtvaart

- Doeleinden

- Persoonlijk vervoer (privé gebruik)
- Training en opleiding (privé en commercieel)
- Klein-zakelijke vluchten

Single
Engine
Piston



Multi
Engine
Piston



Single/Multi
Engine
Turbine



Multi
Engine
Jet



Multi
Engine
Turbine

Ontwikkeling van de kleine luchtvaart op Rotterdam

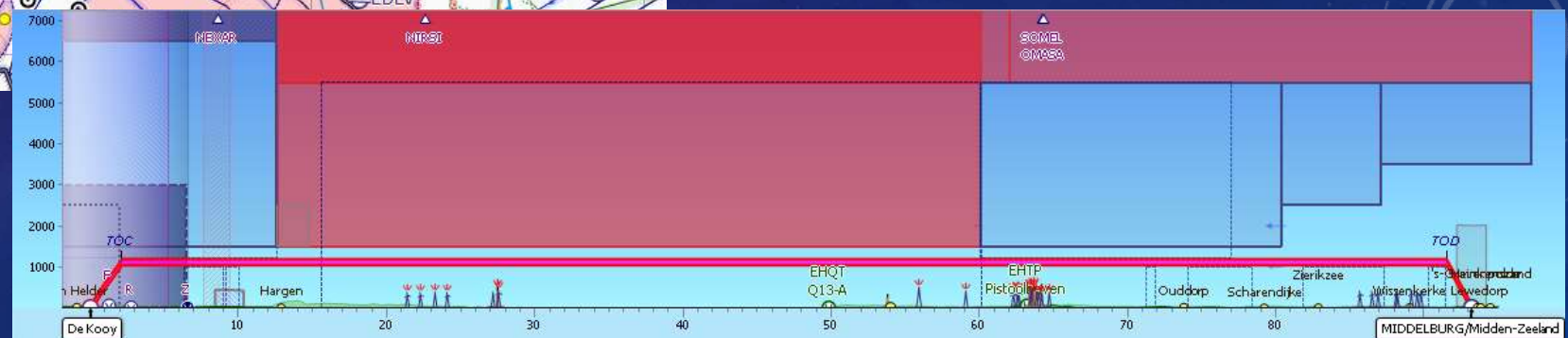
- Ontwikkeling van de bewegingen:

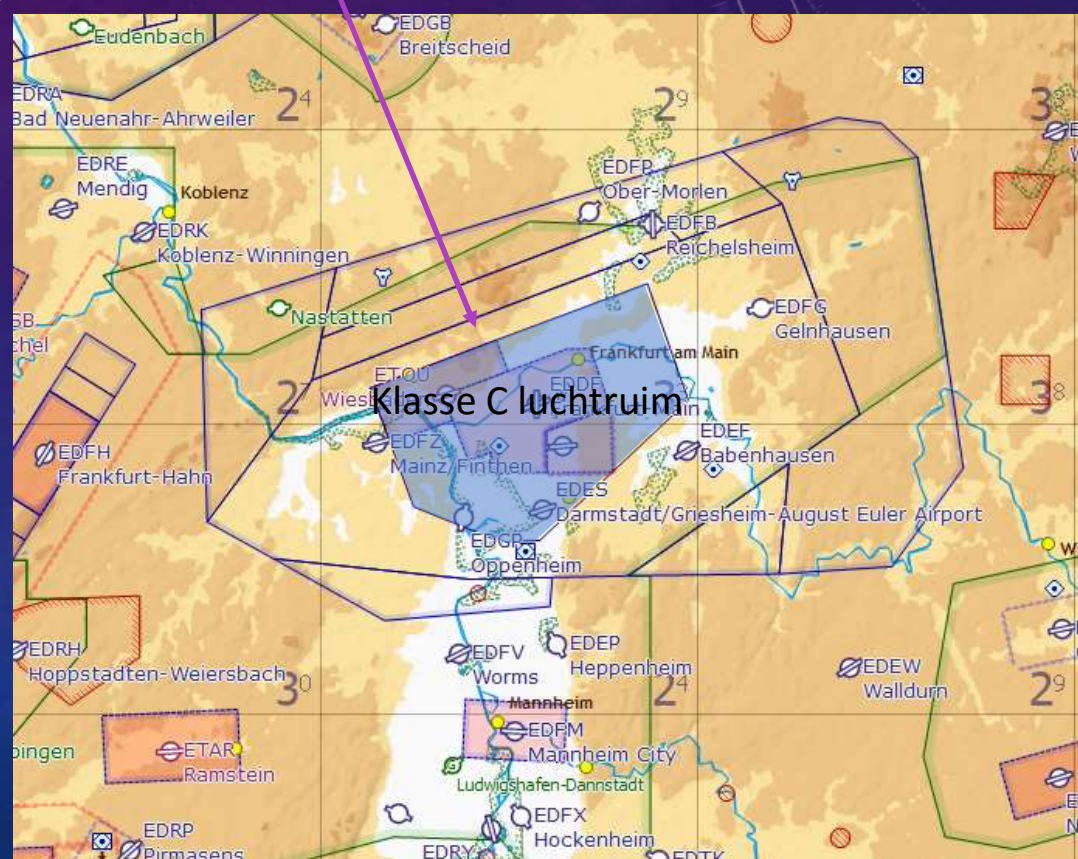
- 2012: 30.296
- 2013: 29.614
- 2014: 28.356
- 2015: 29.229

Luchtruimindeling en consequenties

- Klasse A = verboden voor VFR verkeer (merendeel kleine luchtvaart)
- Begint boven 1500 vt = 500 m
- VFR verkeer wordt hierdoor dus 'omlaag gedrukt'
- Dit komt de veiligheidsmarge voor de kleine luchtvaart niet ten goede.

Wij willen ook graag hoger vliegen dan nu is toegestaan. En dat zou tevens vermindering geluidsoverlast betekenen.





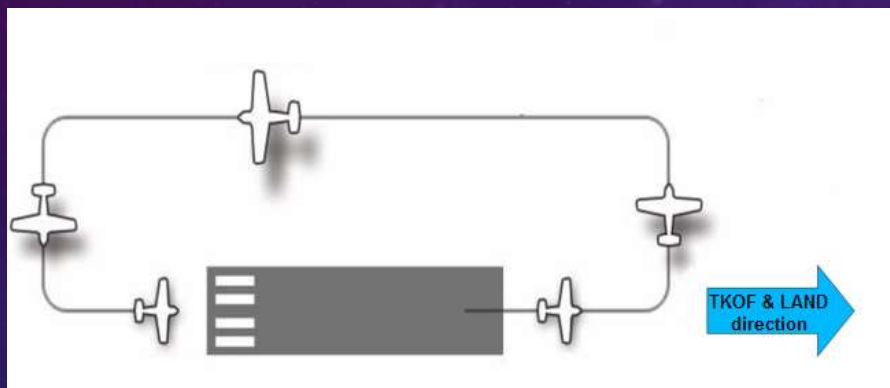
Visuele Naderingskaart- Rotterdam



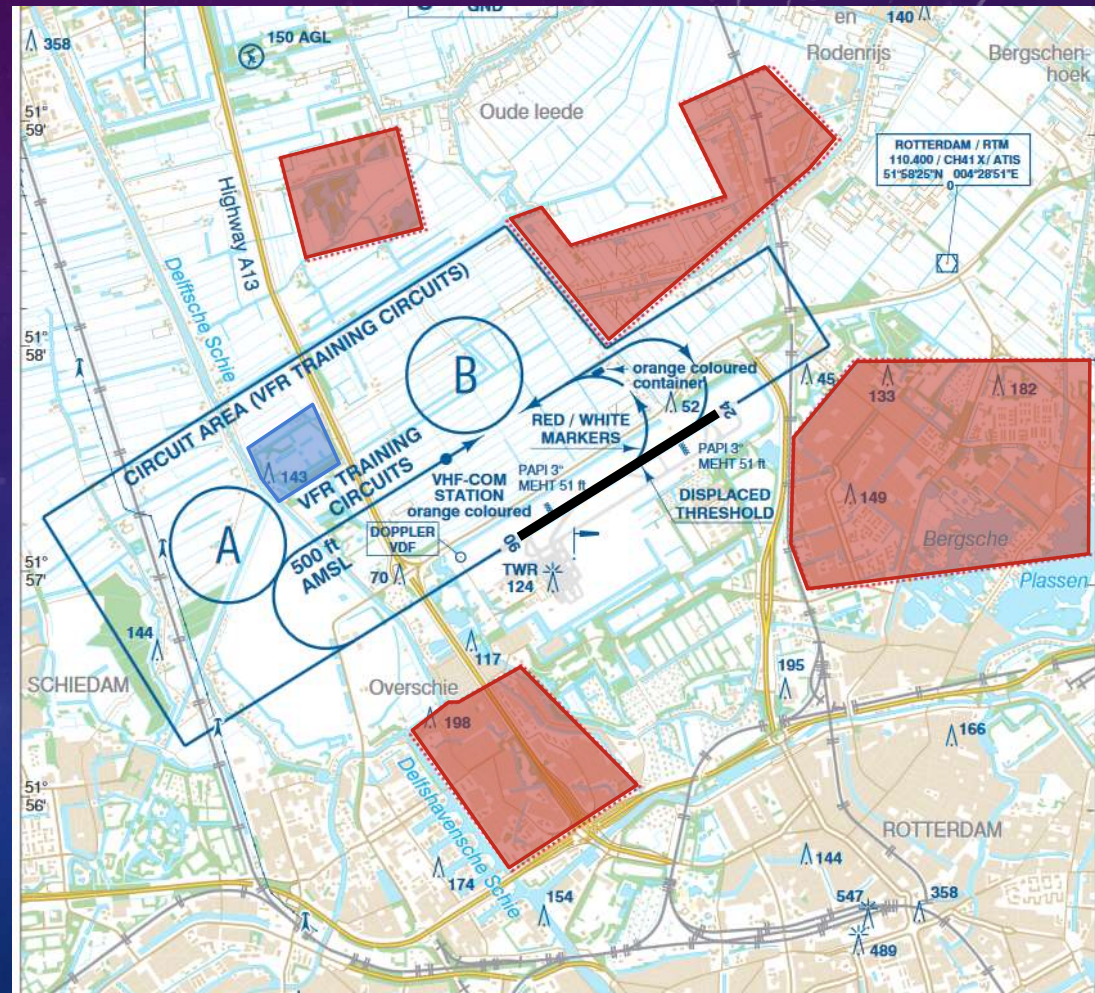
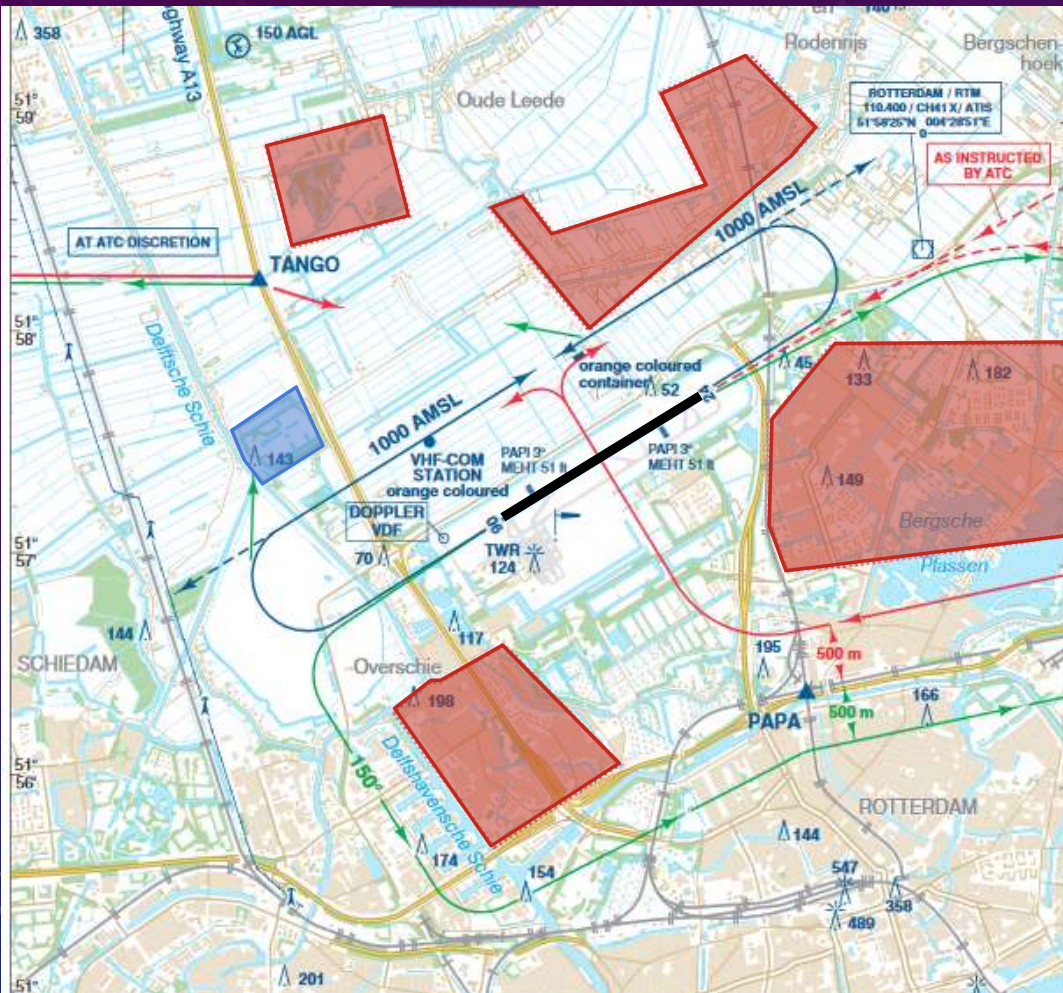
In- en outbound VFR routes

- Routes zijn optimaal ontworpen met als doel:
 - Visuele herkenningspunten/landmarks om visuele navigatie gemakkelijk te maken (VFR)
 - Zo veel mogelijk scheiding aan te brengen tussen VFR en IFR verkeer dat via de ILS area's binnenkomt (straight in)
 - Minimalisatie van de overlast op de grond, door verkeer samen te laten vallen met bijvoorbeeld snelwegen of spoorlijnen. Die zijn goed herkenbaar en absorberen het vliegtuiggeluid.

Klein luchtverkeer vliegt meestal een 'circuit'



Circuit kaarten - Rotterdam



Met welke beperkende factoren heeft de kleine luchtvaart te maken? (algemeen)

- Veiligheid komt op de 1^e plaats
- Wettelijke bepalingen
 - Minimum vlieghoogte 500vt overal, en 1000vt boven aaneengesloten bebouwing en mensenmenigten
 - Richtlijnen ten aanzien van natuurbeschermingsgebieden
 - Beschikbaar luchtruim (klasse-indeling en speciaal luchtruim zoals militaire beperkte en verboden gebieden)
- Luchtruimklasse en hoogte (voornamelijk relevant buiten het controlegebied (CTR) van een luchthaven voorbeeld: Naderingsgebied Schiphol)
- De weersomstandigheden
 - Vliegen met kleinere vliegtuigen is meer weersafhankelijk dan het vliegen met lijnvliegtuigen
 - Wind, zicht, wolkenhoogte, mist/nevel
 - Zomer versus winter (langere/kortere daglichtperiode, beter en minder weer)
- Vliegen bij daglicht vs. duisternis (VFR alleen bij daglicht)
- Vliegeregels brengen beperkingen met zich mee (zowel IFR als VFR)
 - Beperkingen in routes: Routes van VFR en IFR worden in de buurt van een luchthaven zo veel mogelijk gescheiden)
 - Vastgestelde procedures
 - Aanvullende instructies van ATC, bijvoorbeeld holdings

Welke beperkende maatregelen ten aanzien van het gebruik van RTHA zijn al actief?

- Beperkingen ten aanzien van trainingsvluchten (incl. circuit vliegen):
 - Trainingsvluchten voor vliegtuigen met een max. startgewicht van >6000kg niet toegestaan
 - Trainingsvluchten sowieso niet toegestaan van 23:00 – 07:00
 - Circuit training (starts en landingen – essentieel onderdeel van een opleiding):
 - Maandag t/m vrijdag niet vóór 08:00 en niet na 18:00
 - Zaterdag niet vóór 09:00 en niet na 13:00
 - Zon- en feestdagen trainingsvluchten niet toegestaan

Dit betekent dat circuit training op andere velden moet plaatsvinden, meestal Seppe en Midden-Zeeland. Dat brengt voor de vlieger extra kosten met zich mee (heen-terug vliegen)

- Niet overvliegen van geluidsbeschermingsgebieden (Noise Abatement Areas) voor zover mogelijk als dit de veiligheid niet in gevaar brengt. Echter: Veiligheid is nummer 1!
- Circuit-afmetingen
 - Circuithoogte 1000vt (350m) in plaats van regulier 700vt in Nederland. Dit is geen beperkende maatregel, maar ingesteld vanuit veiligheid (hoogte t.o.v. bebouwing) en vermindering overlast.
 - Circuitbreedte in Rotterdam is smaller (900m tussen downwind en baan) dan een willekeurig ander veld (1,5km). Reden: noise abatement.

Consequentie is dat het circuit qua hoogte en afmetingen al erg krap is voor het kleinste verkeer.

Gedragcode voor de Recreatieve Luchtvaart

- Opgesteld door KNVvL en AOPA
 - Dit is een aanvulling en vrijwillige richtlijn ter stimulering van verantwoord vliegen
 - De gedragscode sanctioneert niet. Dit is ook niet mogelijk, aangezien daarvoor een wettelijk kader ontbreekt.
Luchtvaartwetgeving is daarin maatgevend, en dat is internationaal afgestemd.
 - Wel biedt de gedragscode de mogelijkheid om elkaar erop aan te spreken. Dit gebeurt in de praktijk door vliegers onderling (of vliegclubs/ besturen) maar bijvoorbeeld ook door ATC.
 - De code wordt indien nodig geëvalueerd (op basis van noodzaak tot aanpassing richtlijnen, niet op handhaving)
- Vermijd zoveel als mogelijk het vliegen boven of in de nabijheid van:
 - Natuurbeschermingsgebieden
 - Aaneengesloten bebouwing
 - Mensenmenigten
 - Evenementen
 - Indien het bovenstaande onvermijdelijk is:
 - Vlieghoogte te allen tijde voldoende hoog om een veilige voorzorgslanding te kunnen maken, en minimaal 1000vt AGL
 - Behoud koers, snelheid en configuratie of
 - Volg operationele instructies
 - Voorkom overlast
 - Blijf te allen tijde alert op vliegveiligheid
 - Neem de vlieg- en voorrangsregels in acht
 - Houd je aan het GA protocol Alcohol, Drugs en Medicijngebruik
 - Wees een goed ambassadeur voor de luchtvaart, op de grond en in de lucht

Bestemmingsplan RtHA - Proces en Inhoud

Vergadering CRO
Donderdag 30 juni 2016

Jaap v.d. Want

Dringend behoefte aan een nieuw bestemmingsplan

- Laatst vastgestelde bestemmingsplan 1961 (“luchthaventerrein met bijbehorende bebouwing”)
- Wro: bestemmingsplannen niet ouder dan 10 jaar (1 juli 2013)
- Zowel Rotterdam als Schiphol / RtHA hebben behoefte aan een actueel juridisch-planologisch kader om richting te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling en om de functies goed in te kaderen
- Sinds 3 jaar Voorbereidingsbesluit
- Nieuw bestemmingsplan: zomer 2016

Uitgangspunten Bestemmingsplan

- Regelt uitsluitend de ontwikkelingen op de Landside
- Uitgangspunt is het Aanwijzingsbesluit van 2010 (huidige vergunde situatie m.b.t. vliegbewegingen e.d.)
- Passagiersaantal van plm. 1,5 mio
- Bestemmingsplan loopt niet vooruit op het nieuwe luchthavenbesluit
- Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wel 2 toekomstscenario's (gevoeligheidsanalyse) ; leidt niet tot aanpassing bestemmingsplan:
 - Doorgroei naar 2,4 mio passagiers (ambitie Masterplan)
 - Aanleg rijksweg A13/16 (oplegnotitie)

Stand van Zaken op dit moment

- 2013 nota R&D MER vrijgegeven voor consultatie als start van proces
- Positief advies cie MER
- Concept-ontwerp bestemmingsplan heeft ter visie gelegen december/januari
- 14 zienswijzen (1/3 bestuurlijk, 1/3 milieu-en bewonersorganisaties en 1/3 particulieren)
- Bestemmingsplan op onderdelen aangepast (Wijzigingsbevoegdheid, OV, A13/16, Stiltegebieden)
- College: heeft bestemmingsplan vastgesteld (conform, 31 mei) en heeft raadsvoorstel voorgelegd aan de Raad
- Geplande hoorzitting op 28 juni ging niet door wegens gebrek aan belangstelling
- Na de zomervakantie: raadscommissie en raadsbesluit

Inhoud zienswijzen op hoofdlijnen:

- Relatie met Luchthavenbesluit
- Opschorten bestemmingsplanprocedure
- Veel zienswijzen gingen over de airside-ontwikkelingen
- Wijzigingsbevoegdheid uitbreiding Terminal
- Kantoor-en retailontwikkeling
- Ultrafijnstof
- Stiltegebied Polder Schieveen / Ackerdijk
- Proefdraaien

Proefdraaien

- RtHA heeft behoefte aan revisie milieuvergunning
- Kan pas als er een nieuw bestemmingsplan is
- Parapluherziening aangrenzende bestemmingsplannen (polder Schieveen en park Zestienhoven)
- Aanvullend uitgebreid geluidonderzoek
- Contour proefdraaien nu planologisch vastgelegd
- DCMR kan handhaven