

'Rotterdam Airport'

Een nieuwe belevenis

project

713

datum

27 februari 2009

status

Eindrapport

opdrachtgever

CMLR

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding 1**
- 2 Strategie en afbakening 2**
- 3 Resultaten workshop 3**
- 4 Be good and tell it: de bijdrage van communicatie 4**
- 5 Aansturen: CMLR als regieplatform 5**
- 6 Programma hinderbeperkende maatregelen 6**

Bijlage 1 : Matrix hinderbeperkende maatregelen en suggesties voor
duurzaamheidsmaatregelen

1 Inleiding

In april 2008 verschenen de rapporten in het kader van het project Rotterdam Airport een nieuwe belevenis, tweede fase.

De aanbevelingen in het eindrapport van fase 2 luiden samengevat:

- Investeer in kennisoverdracht en themabijeenkomsten over onder meer regels en procedures. Wat mag en hoe wordt er gehandhaafd?
- Ontwikkel een gezamenlijk toekomstperspectief en betrek de omgeving daarbij.
- Verbreed het werkterrein van de commissie tot de terreinen die binnen het toekomstperspectief vallen.
- Vergroot de slagkracht van de commissie door getrappt overleg (ambtelijk, resp. bestuurlijk) en een hogere organisatiegraad van de omwonenden.
- Investeer in nog meer hinderbeperkende maatregelen en maak afspraken over de verdeling van de (geluid)winst.

In de derde fase gaat het om de concrete uitwerkingen. Het te bereiken doel voor deze fase is tweeledig, namelijk bijdragen aan:

1. een goed functionerende gezaghebbende commissie die adviezen geeft die er toe doen, en
2. een nieuwe beleving van de luchthaven, waardoor de gepercipieerde hinder sterk is afgenomen.

Communicatie is daarbij een van de belangrijkste aspecten.

Concreet heeft Awareness in de derde projectfase in nauw overleg met de commissie een drietal producten uitgewerkt. Dit betreft:

1. een overdrachtsdocument voor de toekomstige CRO, als advies over samenstelling en functioneren,
2. een programma voor hinderbeperkende maatregelen en
3. een communicatieplan voor kennisoverdracht.

Dit document betreft een programma voor hinderbeperkende maatregelen.

2 Strategie en afbakening

Het ervaren van hinder is zowel gebonden aan de 'objectieve' constatering als aan de 'subjectieve' beleving. In een op hinderbeperking gericht programma moeten aan beide aspecten aan bod komen. Daarnaast is in een programma waar vele partijen bij zijn betrokken afstemming over sturing en taken wenselijk.

Voor invulling van dit programma is het belangrijk gelijktijdig langs drie sporen te werken, te weten:

1. de bijdrage van communicatie aan effect van hinderbeperkende maatregelen;
2. een afsprakenkader over aansturen van het programma;
3. de inrichting van het actieprogramma Hinderbeperkende maatregelen.

Zoals is aangegeven in het Overdrachtsdocument kiest de CMLR voor een scope die inzet op een integrale benadering van luchthaven gerelateerde onderwerpen. Daarbij wordt gekozen voor een 'groeimodel', zowel voor wat betreft de inhoudelijke kant als voor het proces. Inhoudelijk betekent dit een verbreding van het onderwerpenveld van geluid/milieu voorheen, via leefomgeving en economie nu tot en met integrale duurzaamheid in de toekomst. Qua proces heeft dat betrekking op het ontwikkelen van een andere stijl van samenwerken, van een single issue gestuurd conflictmodel naar een integraal gestuurd harmoniemodel. De keuze om dit op basis van een groeimodel te doen betekent dat gestart wordt op "bekend terrein" en van daaruit wordt uitgebouwd.

Het 'Vervolgadvies draagvlak aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport' van de Commissie Van Heijningen bevat een gedegen opsomming van mogelijke hinderbeperkende maatregelen die vooral op bekend terrein liggen.

3 Resultaten workshop

In de workshop op 18 september 2008 is gediscussieerd over mogelijke hinderbeperkende maatregelen. De tabel (zie bijlage 1) uit de 'verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit RA' (Cie. Van Heijningen, 1 oktober 2008) is als uitgangspunt gebruikt. Daarbij is aan de orde gekomen in hoeverre deze tabel uitgebreid zou kunnen worden met een aantal op duurzaamheid gerichte maatregelen. De workshop heeft niet geleid tot additionele concrete maatregelen. De suggesties die door Awareness zijn aangereikt zijn door de deelnemers gekwalificeerd als "voorbeelden van maatregelen die mogelijk in de toekomst ter hand genomen zouden kunnen worden". Het betrof de volgende suggesties:

- Stel een duurzaamheidsprogramma op en laat dat in evenwichtige mate ten goede komen aan milieuverbetering, maatschappelijke betrokkenheid en economische belangen.
- Stel duurzaamheidsdoelen door middel van haalbare tussenstappen, zoals:
 - streef als luchthaven naar de status van CO₂-neutrale luchthaven;
 - zoek aansluiting op gemeentelijke klimaatambities, zoals het Rotterdamse Clinton Climate Initiative;
 - streef er als luchthaven naar binnen een tevoren bepaalde termijnen nationaal, respectievelijk internationaal een milieu- of duurzaamheidsprijs te winnen.
- Leg een koppeling met energiebesparingcampagnes voor gecombineerde energie- en geluidisolatie in de omliggende gebouwde omgeving; stimuleer of subsidieer extra geluidwerend dubbelglas, ventilatie-suskasten, etc.
- Bindt het regionale bedrijfsleven, zowel luchthaven gebonden als in de omgeving, door hen privilege en/of faciliteiten te bieden (ook niet-vliegreis gebonden, zoals (reductie op) zaalhuur, cateringdiensten, etc.
- Verbeter het openbaar vervoer van en naar het vliegveld en laat dat ook ten gunste komen van betere verbindingen voor omwonenden.

4 Be good and tell it: de bijdrage van communicatie

Objectieve hinder bestaat niet. De mate van hinder wordt bepaald door de combinatie van belasting en perceptie. De meest effectieve manier om hinder te beperken is het nemen van maatregelen om de belasting te verminderen in combinatie met communicatie over deze maatregelen.

Communicatie draagt bij aan het gevoel van de gehinderde dat er serieus wordt geluisterd naar de klacht en dat er bovendien iets aan wordt gedaan. Daarmee neemt de acceptatie van de resterende hinder toe. Dit effect kan nog worden vergroot door gehinderden actief te consulteren over de te nemen maatregel en het te verwachten effect.

Het credo is dus : *selecteer de juiste hinderbeperkende maatregelen in afstemming met de gehinderden zelf en laat hen bij effectuering van de maatregelen weten dat deze uitkomst het resultaat is van die consultatie.*

5 Aansturen: CMLR als regieplatform

Verschillende partijen en instellingen leveren bijdragen aan het verminderen van de hinder: de luchthaven, de gebruikers van de luchthaven, het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de rol van bevoegd gezag, de provincie en gemeentelijke overheden.

Alle betrokken partijen hebben zitting in de commissie. Het is van belang dat alle partijen samenwerken en onderling hun activiteiten afstemmen. Evenzeer is van belang dat de communicatie rond al deze activiteiten wordt gebundeld.

Dit kan voor hinderbeperkende maatregelen worden vormgegeven in een programma. Awareness geeft in overweging om de CMLR dit programma te laten regisseren. Regievoeren wil hier zeggen: afstemmen tussen partijen in tijd en gezamenlijke communicatie. Daarmee wordt de autonomie van partijen niet aangetast. In dit verband memoreren wij het verschil tussen een regisseur en een dirigent.

- Iedere partij blijft zelf verantwoordelijk voor de eigen inhoudelijke hinderbeperkende maatregelen activiteiten. De commissie kan dienen als platform, waar de partijen elkaar kunnen informeren over (de voortgang van) hun eigen aandeel in hinderbeperkende maatregelen. Daar waar het een activiteit uit het (gezamenlijk vastgestelde) programma betreft, kan de CMLR namens de partijen de regie voeren.
- Ook in de communicatie over het programma kan de Commissie een regisserende rol vervullen. Naast een afstemmende rol van de CMLR zou de CMLR in ieder geval de zender kunnen zijn van de gezamenlijke boodschappen over de voortgang van het programma.

Om deze regiefunctie van de commissie invulling te geven moet een formele opdracht door het bevoegd gezag worden gegeven op basis van een (bestuurlijk) convenant tussen alle partijen.

6 Programma hinderbeperkende maatregelen

Het Vervolgadvies draagvlak aanwijzingsbesluit RA (1 oktober 2008) is als uitgangspunt genomen voor het programma.

In het vervolgadvies draagvlak zijn vier oplossingsrichtingen verkend:

1. verminderen aantal vliegtuigbewegingen (in de nacht);
2. verminderen geluidsbelasting;
3. verbeteren meet/ monitoringsystematiek;
4. Flankerend beleid.

Het programma bevat state of the art maatregelen op het gebied van hinderbeperking. Gegeven de omstandigheden van Rotterdam Airport lijkt er op korte termijn niet meer mogelijk dan in het vervolgadvies is beschreven. Immers, Rotterdam airport beschikt over één start/landingsbaan met een gegeven lengte. Het luchtruimbeheer voor het Schipholverkeer beperkt de mogelijkheden om bepaalde start- en landingsprocedures toe te passen die de hinder verder beperken. Allerlei juridische aspecten die samen hangen met onder andere slotrechten en bestaande aanwijzingen van andere Nederlandse luchtvaartterreinen maken het verplaatsen van (nacht)vluchten erg lastig. Het is desondanks wel mogelijk om op basis van de maatregelen uit het vervolgadvies een effectief programma samen te stellen door een communicatiecomponent toe te voegen en voor het totale programma een sturingsmechanisme te ontwikkelen. De CMLR zou zoals aangegeven daar een belangrijke rol in kunnen vervullen.

	Hinderbeperkende maatregelen	Communicatie (zie ook communicatieplan) en rol CMLR
	<i>Verminderen aantal vliegtuigbewegingen</i>	
1	Terugdringen vertragingen lijnvluchten 1.1 Aanpassing dienstregeling KLM cityhopper 1.2 Aandacht maatschappijen voor voorkomen vertragingen (na 23.00 uur) 1.3 Monitoring en rapportage (aan CMLR) Onderzoek naar beperken en voorkomen vertraging (logistiek, prijsmechanisme)	De CMLR stemt af wie waar over communiceert. CMLR communiceert via achterban en rechtstreeks de genomen maatregelen, de effecten daarvan en de voorgenomen maatregelen. Zo concreet mogelijk; direct na besluit. Uiteraard kunnen ook andere partijen w.o. Rotterdam Airport hier over berichten. CMLR en VenW overleggen over wijze van monitoring (indicatoren) en rapportage CMLR krijgt inzicht in onderzoeksopzet en vervolgens in de resultaten. CMLR stemt communicatie af.

2	<p>Terugdringen aantal zakenvluchten die moeten uitwijken naar Rotterdam</p> <p>2.1 overleg om te komen tot landingsmogelijk op Schiphol in de nacht voor vliegtuigen die deze luchthaven als bestemming hebben (aanpassing slotregeling)</p> <p>2.2 onderzoek naar ontmoedigingsbeleid na 23.00 op Rotterdam Airport</p> <p>2.3 Onderzoek naar landingsmogelijkheden andere luchthavens</p>	<p>De CMLR stemt af wie waar over communiceert.</p> <p>CMLR communiceert resultaten via achterban en rechtstreeks de stand van zaken, intentie en gewenste oplossingsrichting</p> <p>CMLR krijgt inzicht in onderzoeksopzet en vervolgens in de resultaten en stemt de communicatie af.</p> <p>idem</p>
3	<p>Verminderen aantal positievluchten door wijziging stationering/onderhoud</p> <p>3.1 onderzoek naar mogelijkheden en effecten van vervroegen positievluchten</p> <p>3.2 onderzoek naar inzet kleinere jets voor regeringsvluchten</p>	<p>De CMLR stemt af wie waar over communiceert.</p> <p>CMLR formuleert en verstrekt onderzoeksopdracht</p> <p>CMLR communiceert en stemt communicatie af</p> <p>CMLR krijgt inzicht in onderzoeksopzet en vervolgens in de resultaten.</p>
4	<p>Mogelijkheden beperking nachtgebruik</p> <p>4.1 onderzoek naar effecten maximering aantal vluchten en nachtcontour</p> <p>4.2 opstellen convenant</p>	<p>De CMLR stemt af wie waar over communiceert.</p> <p>CMLR krijgt inzicht in onderzoeksopzet en vervolgens in de resultaten.</p> <p>CMLR communiceert en stemt communicatie af</p> <p>CMLR bereidt het convenant voor. CMLR communiceert en stemt communicatie af</p>
5	<p>Verhogen toeslagen periode 23:00-07:00u</p> <p>5.1 tarieven worden stapsgewijs verhoogd</p> <p>5.2 maatregelen worden geëvalueerd</p>	<p>De CMLR stemt af wie waar over communiceert.</p> <p>De luchthaven en ook de CMLR communiceren deze maatregel</p> <p>De CMLR wordt geïnformeerd over de effecten.</p>
	<p><i>Verminderen geluidsbelasting</i></p>	
6	<p>Microklimaat-onderzoek</p>	<p>De CMLR stemt af wie waar over communiceert.</p> <p>CMLR krijgt inzicht in de onderzoeksopzet en doet suggesties over de oplossing van het capaciteitsprobleem van de LVNL op de korte termijn</p>
7	<p>Aanpassen vliegprocedures (CDA, SID's en STAR's)</p> <p>7.1 Onderzoek naar optimaliseren start- en landingsprocedures.</p>	<p>CMLR krijgt inzicht in de onderzoeksopzet en vervolgens de resultaten. CMLR stemt de communicatie af.</p>

8	Beperken grondgeluid 8.1 onderzoek naar concrete maatregelen	CMLR krijgt inzicht in het maatregelenpakket en de voortgang in de realisering. (De luchthaven en) de CMLR communiceren hierover
9	Verminderen reverse thrust	CMLR (en luchthaven) communiceren
10	Taxiën met minder motoren	In combinatie met 9. communiceren
11	Discrimineren naar geluidsniveau van vliegtuig 11.1 maatregelen om tot stillere vloot te komen 11.2 volgen (technische) ontwikkelingen in markt	De CMLR stemt af wie waar over communiceert. Maatregelen zijn al met succes uitgevoerd. Bespreken in CMLR en communiceren. CMLR wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen
	<i>Verbeteren meet/monitoringsystematiek</i>	
12	Nieuwe meet- en rekensystematiek geluidsbelasting 12.1 meeliften ontwikkelingen handhavingstelsel Schiphol 12.2 proef handhaving m.b.v. RANOMOS	De CMLR stemt af wie waar over communiceert. Bespreken in CMLR en op de hoogte houden van de ontwikkelingen Opzet, uitvoering en resultaten bespreken in CMLR
13	Monitoring vliegtuiggeluid met Meetnetsystematiek	CMLR stelt een advies op over beschikbare en gewenste informatie
	<i>Flankerend beleid</i>	
14	Hinderbeperkende maatregelen 14.1 Terugdringen andere lawaaibronnen zoals wegverkeer- en spoorlawaaai	CMLR leden informeren elkaar over de maatregelen en effecten en communiceren daarover
15	Verbeteren OV-ontsluiting 15.1 Partijen stellen minister voor een hoogwaardige OV ontsluiting van de luchthaven te realiseren	CMLR wordt op de hoogte gehouden en ondersteunt dit initiatief waar mogelijk o.a. door communicatie
16	Communicatie 16.1 jaarlijkse afstemming bestuur, beleid en communicatie 16.2 ontwikkelen afspraken kader BORRA 16.3 CMLR onderzoek (RA een nieuwe belevenis)	CMLR dient als platform voor afstemming communicatie activiteiten. CMLR neemt deel aan BORRA, op bestuurlijk niveau in de persoon van de voorzitter. CMLR implementeert de resultaten en betreft het vervolgadvis (Van Heijningen) bij de communicatiestrategie De CMLR stemt af wie waar over communiceert.

Bijlage 1
Matrix hinderbeperkende maatregelen en
suggesties voor
duurzaamheidsmaatregelen

Voorgestelde maatregelen op korte termijn (Samenvatting)

Uit "Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit RA" (Cie. van Heiningen, 1 oktober 2008)

Beleidsgebied	Mogelijke maatregelen	Invloed op	Initiërende partijen
Operationeel	Micro klimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport
Exploitatie beperkend	Streng handhavingsbeleid in de nacht	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) 	V&W, Rotterdam Airport, Slotcoördinator en luchtvaartmaatschappijen
	Uitbreiding capaciteit op Rotterdam Airport/Stationeren en in onderhoud geven toestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Positievluchten (5% van de nachtvluchten in 2007) 	V&W, Rotterdam Airport, luchtvaartmaatschappijen
	Splitsen van de geluidszone in een maatschappelijk noodzakelijk deel en een commercieel deel	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) • Zakenvluchten niet voor de Rotterdam/Haagse regio • Positievluchten (5% van de nachtvluchten in 2007) 	Rotterdam Airport, V&W
Selectiviteit	Verhogen toeslagen in de nacht	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraagde vluchten (36% van de nachtvluchten in 2006 en 2007) • Zakenvluchten niet voor de Rotterdam/Haagse regio 	Rotterdam Airport, V&W

	Weren van zakenvluchten op Rotterdam Airport die geen bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat van de Rotterdams/Haagse regio.	<ul style="list-style-type: none"> • Zakenvluchten met bestemming buiten de Rotterdams/Haagse regio 	Rotterdam Airport / NVLS / V&W
Flankerend	Communicatie intensiveren met omwonenden	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport
	Onderzoek naar mogelijkheden om grondgeluid terug te dringen. Glazen geluidspiramides zijn hier een voorbeeld van.	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke categorie vluchten maar draagt bij aan Alle vluchten die op Rotterdam Airport plaatsvinden 	Rotterdam Airport, gemeenten en omwonenden (zo is proces bij Schiphol gegaan)

Daarnaast geeft de commissie van Heiningen in dezelfde publicatie een lijst van *'alle voorgestelde maatregelen'* die niet op korte termijn uitvoerbaar of effectief worden geacht.