

COMMISSIE MILIEUHYGIËNE LUCHTVAARTTERREIN ROTTERDAM

CMLR 45/07

Verslag vergadering d.d. 13 september 2007

Aan-/afwezig

Voorzitter	dhr. E van Heijningen
Secretaris	mw. N. Ramadhin
Gemeente Rotterdam (adviseur)	dhr. F. Akerboom
Bewoners Rotterdam	dhr. P. Nederveen
Plv. bewoners Rotterdam	mw. I. Deurloo- de Hoog
Deelgemeente Hillegersberg Schiebroek	mw. L. Bekedam
Bewoners Hillgersberg Schiebroek	vacature
Deelgemeente Overschie	dhr. J. van der Have
Gemeente Schiedam	dhr. D. Ruseler
Gemeente Schiedam (plv. lid)	mw. C. Sirre
Bewoners Schiedam	dhr. J. van Gestel
Gemeente Lansingerland	dhr. N. Boedhoe (iets later)
Gemeente Lansingerland (plv. lid)	verhinderd
Bewoner Lansingerland	mw. C. Kersting-v.d. Velde
VROM-Inspectie	verhinderd
Luchtverkeersleiding Nederland	dhr. M. den Haan
DGTransport en Luchtvaart	dhr. F. Timmermans
Rotterdam Airport BV	verhinderd
Kleine Luchtvaart	dhr. A. Boon
KLM Cityhopper (grote luchtvaart)	dhr. J. Ordelman
Milieu Federatie Zuid-Holland	verhinderd
DCMR adviseur	dhr. R. Algra
DCMR adviseur	dhr. R. Kuijper
Adviesbureaus Awareness/Adecs (voor agendapunt 8)	dhr. G. van der Meer dhr. H. ten Have dhr. K. Pauwels dhr. D. van Dijk

1. Opening en mededelingen:

De voorzitter opent de vergadering om 10.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

Bericht van verhindering is ontvangen van mw. Donkers (plv. lid gemeente Lansingerland), mw. Verkoelen (Milieu Federatie Zuid-Holland), dhr. Mulder (Rotterdam Airport BV) en VROM inspectie.

Mededelingen:

- **De heer Van der Kleij** (Rotterdam Airport BV) deelt mee dat hij de heer Mulder vervangt omdat hij op vakantie is.
- **De secretaris** deelt mee dat de heer Boedhoe (gemeente Lansingerland) iets later komt in verband met een vergadering elders.
- **De heer Ruseler** (gemeente Schiedam) vervangt de heer Haan in verband met de raadsvergadering.
- **De secretaris** deelt mee dat zij bericht heeft ontvangen van VROM Inspectie dat Jules Roholl afgelopen weekend onverwacht is overleden. De vergadering reageert geschokt. Hij was al een geruime tijd ziek.

De opvolger van Jules is **mw. A. de Vreeze** van VROM Inspectie. Zij heeft zich voor deze vergadering afgemeld.

De heer Akerboom (adviseur gemeente Rotterdam) volgt de heer Van Esschert op, die een andere functie heeft gekregen.

Mw. B. Dumay werkzaam als beleidsmedewerker bij de gemeente Rotterdam woont eenmalig de cie-vergadering bij omdat zij in haar portefeuille ook luchtvaartzaken heeft. Doorgenomen wordt de notitie van de Luchtverkeersleiding Nederland betreffende Aerobatic flights. Na een onderzoek door de Luchtverkeersleiding is gebleken dat kunstvluchten volgens de luchtvaartwet zijn toegestaan indien het zicht dit toelaat en de gezagvoerder verscherpt waakzaam is. Om die reden ziet de Luchtverkeersleiding geen mogelijkheden om kunstvluchten die plaatsvinden boven de Maasvlakte en Oud Beijerland te verbieden. Beide locaties bevinden zich buiten de CTR en in TMA klasse E. In deze klasse zijn kunstvluchten toegestaan.

De voorzitter vraagt aan de heer Van der Kleij of Rotterdam Airport voor dit soort vluchten maatregelen kan ondernemen.

Dhr. Van der Kleij antwoordt dat hij het nu niet weet. Hij zal contact opnemen met de individuele piloten en denkt dat er wellicht met de piloten afspraken kunnen worden gemaakt. (wordt vervolgd)

Mw. Deurloo stelt voor of het niet mogelijk is om aan de overheid te vragen om aan deze situatie iets doen?

Dhr. Boon stelt voor dat als er veel klachten komen van kunstvluchten het misschien wel mogelijk is om een overeenkomst te sluiten tussen de kleine luchtvaart en Rotterdam Airport waarin een aantal afspraken kunnen worden vastgelegd. Hij denkt na welke afspraken in zo'n overeenkomst moeten staan. (wordt vervolgd)

Na enige discussie stelt de **voorzitter** voor als blijkt dat de bovengenoemde suggesties niet uitvoerbaar zijn de commissie aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat per brief zal vragen om maatregelen te treffen inzake kunstvluchten. (wordt vervolgd)

2. Vaststelling conceptagenda

De conceptagenda wordt vastgesteld.

3. Verslag van de vergadering van 29 juni 2007:

Naar aanleiding van het verslag merkt **de heer Timmermans** op:

Bij het agendapunt 6 "Beleidsontwikkeling Luchtvaart" op pagina 3 heeft hij niet gezegd dat er een brief in voorbereiding is over de ontwikkelingen van de RBML maar hij heeft gezegd dat de ontwikkelingen rondom de RBML binnenkort in de kamer worden behandeld.

Dhr. Van Gestel merkt op inzake de definitie van het zakenvliegveld het volgende:

In de huidige situatie op Rotterdam Airport is 7% van het verkeer puur zakelijk, 9% combineert het nuttige met het aangename. Daarbij blijft Rotterdam Airport als zakenluchthaven verder achter bij Eindhoven Airport. Dit stond in het blad "Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid-Holland van juli 2007.

Verder merkt **Van Gestel** het volgende op:

De CMLR heeft opdracht gegeven aan Awareness/AdecS onder andere om te bezien in hoeverre de toekomstige ontwikkelingen in het kader van communicatie van de luchthaven mogelijk wordt gedragen door alle partijen/omwonenden en die ook als het vertrekpunt vormt voor de nieuwe CRO.

De provincie Zuid-Holland bereidt een Beleidskader Luchtvaart voor, waarin het beleid van de provincie ten aanzien van de luchtvaartactiviteiten wordt vastgelegd voor de komende jaren. Verder dient op verzoek van de Minister onderzoek gedaan worden naar een breed gedragen oplossing voor de nieuwe Aanwijzing/Nachtvluchten problematiek. Alle deze trajecten zijn (mede) gericht op het verkrijgen van een draagvlak. Ik denk dat er tot nu toe onvoldoende afstemming is tussen de verschillende trajecten (Provincie/Awareness/AdecS), terwijl ze onderling wel invloed hebben. Het is van belang dat er een document komt met een overzicht van de verschillende activiteiten, inclusief de planning en de besluitvorming.

De voorzitter is het eens met de heer Van Gestel dat er een goede afstemming moet komen van

alle lopende trajecten en zegt toe dat hij dit zal coördineren dat dit zowel intern als extern goed wordt gecommuniceerd.

Helihavens:

Naar aanleiding van de procedure helihavens zou de **dhr. Timmermans** bij zijn Ministerie informeren welke procedure wordt gevolgd bij het aanleggen van een helihaven. Dit heeft hij nog niet gedaan. Afgesproken wordt dat hij dit alsnog doet, waarna dit punt voor de volgende vergadering wordt geagendeerd.

Verder wordt het verslag zonder op- of aanmerkingen vastgesteld met dank aan de secretaris.

4. Actielijst van de vergadering van 2 maart 2007

Aan de actielijst worden de volgende punten toegevoegd: "Kunstvluchten, Ontwikkelingen rondom Nachtvluchten/Problematiek en Nieuwe aanwijzing en de Helihavens".

5. Lijst van ingekomen en uitgaande stukken

De lijst van ingekomen en uitgaande stukken wordt doorgenomen.

Naar aanleiding van het ingekomen stuk van 21 juni jl. van de Inspectie Verkeer en Waterstaat over de "onthefing ex. artikel 33 Luchtvaartwet door bepaalde categorieën luchtverkeer gedurende de nachtperiode" merkt **de heer Nederveen** op dat er geen mogelijkheid geboden wordt om hier tegen bezwaar te maken.

Dhr. Timmermans antwoordt dat je alleen achteraf bezwaar kunt maken.

Dhr. Van der Kleij meldt dat ook Rotterdam Airport pas laat door krijgt wanneer zij een ontheffing moet aanvragen. Vaak is dat slechts 1 of 2 dagen van te voren.

De voorzitter concludeert dat er aan dit soort situatie niets veranderd kan worden.

**6. Beleidsontwikkeling Luchtvaart
Gebruiksplan 2007**

Dhr. Timmermans: Met de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) is de afspraak gemaakt dat vooruitlopend op een nieuwe aanwijzing er begin mei 2007 sprake is van een ministerieel besluit dat kaderstellend is voor het handelen van de Inspectie in het gebruiksplanjaar 2007. Er is een besluit waarin is vastgelegd dat de geluidbelasting aan de geluidszone van de nieuwe aanwijzing wordt getoetst. Op verzoek van de IVW heeft Rotterdam Airport vooruitlopend op de nieuwe aanwijzing een gebruiksplan lijkend op (aangepast) operationeel plan ingediend. Een plan dat gebaseerd is op de meest recente prognoses ten aanzien van het verwachte gebruik van de luchthaven tot 1 november 2007. De reactie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 2007 op het (aangepaste) operationeel plan wordt doorgenomen.

Zoals bekend is hadden de beide ministeries (VROM en VenW) het (aangevuld) milieueffectrapport al aanvaard en ook de voorontwerpaanwijzing was inmiddels opgesteld. De bestuurlijke overleggen hebben ook plaatsgevonden. Daarna is gebleken dat de omgeving van Rotterdam Vliegveld zich met name zorgen maakt over de geluidsbelasting in de nacht door commerciële en regeringsvluchten. De minister heeft deze zorg serieus genomen en heeft onze voorzitter, als gedeputeerde van Zuid-Holland, gevraagd te verkennen welke oplossingen er mogelijk zijn die op draagvlak van de omgeving kunnen rekenen. Rond oktober zal het ministerie een besluit nemen over het ontwerpbesluit dat ten behoeve van de inspraak ter inzage wordt gelegd. De minister heeft ook alle vertrouwen dat deze verkenning zal slagen. Mede daarom is de minister vooralsnog van oordeel dat de in de voorontwerpaanwijzing opgenomen 35 Ke-geluidzone thans niet in zijn geheel richtinggevend kan zijn voor het gebruiksplanjaar 2007. Daarom is er nu al gekozen om extra geluidsruimte voor honderd regerings- en militaire vluchten in de nacht nu in mindering te brengen op de 35 ke- geluidszone uit de voorontwerpaanwijzing. Voornoemde 35 Ke- geluidszone (inclusief de mindering) en de daarbij horende handhavingpunten worden doorgenomen.

Bij de volgende vergadering zal de heer Timmermans de vergadering informeren over de stand van zaken met betrekking tot het kader voor de handhaving voor het gebruiksplanjaar 2008.

Dhr. voorzitter doet verslag over zijn verkenning van oplossingen voor wijziging aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport inzake de nachtproblematiek.

"Ik heb deze taak als regiobestuurder opgepakt omdat ik draagvlak binnen de regio voor Rotterdam Airport een belangrijke zaak vind".

Gezamenlijk hebben wij, de provincie en de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam een rapportage gemaakt waarin uiteenlopende maatregelen worden voorgesteld om dit knelpunt aan te pakken. Er is onderscheid gemaakt in oplossingsrichtingen die op korte termijn, dus ten behoeve van de aanwijzing Rotterdam Airport ingezet kunnen worden en oplossingsrichtingen die op een iets langere termijn kunnen leiden tot vermindering van de overlast. Belangrijk in onze oplossingsrichtingen voor de nieuwe aanwijzing voor Rotterdam Airport is het terugdringen van hinder in de (randen van de) nacht. Daar komen immers de meeste klachten vandaan. Ook achten wij het van belang om vooral het geluidsniveau veroorzaakt door vliegtuigen in de nacht terug te dringen en we willen inzicht in de slaapverstoring op de korte en de lange termijn. Daarom willen wij ook de resultaten van het belevingsonderzoek, dat door bureau Awareness/Adecs wordt uitgevoerd, meenemen in het proces. Een en ander wordt op korte termijn afgerond. Zodra de stukken klaar zijn worden de leden hiervan op de hoogte gesteld. Er wordt ook een persbericht uitgegeven. Dit punt wordt voor de volgende vergadering geagendeerd want dan zijn de resultaten van het belevingsonderzoek ook bekend.

De ontwikkelingen inzake Regeringsvluchten, en het Gebruiksplan worden gevolgd en het voorontwerp Aanwijzing, Kunstvluchten en Helihavens worden voor een volgende keer geagendeerd.

7. **Klachtenrapportage tweede kwartaal 2007**

De klachtenrapportage tweede kwartaal wordt doorgenomen .

Mw. Deurloo informeert of het bekend is bij de deskundigen dat er tegenwoordig anders wordt gevlogen.

Dhr. Van der Kleij antwoordt dat het hem niets bekend is of er iets veranderd is in de route.

Dhr. Den Haan antwoordt noch de tolerantiegebieden, noch de uitvliegroutes zijn sinds 2001 gewijzigd. Dit betekent dat het gebied waarbinnen de vliegtuigbewegingen kan plaatsvinden niet is veranderd ten opzichte van een paar jaar geleden. Een verklaring kan zijn dat er nu binnen een vertrekroute meer spreiding van verkeer plaatsvindt dan misschien voorheen het geval was. Ook vertrekken er meer grotere vliegtuigen van Rotterdam Airport die een grotere bocht naar rechts nemen dan voorheen.

Dhr. Den Haan zal bij de luchtvaartmaatschappij transavia informeren of er iets bekend is waarom de grote vliegtuigen die starten van baan 24 ogenschijnlijk een grotere bocht naar rechts nemen. Wordt vervolgd.

Navragen bij Transavia waarom de vliegtuigen grotere bocht naar rechts nemen.

9. **Ranomos**

De notitie van DCMR van 28 augustus 2007 over de status van het project Ranomos wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. **Evaluatie huidige cie 28 en voorbereiding van de nieuwe cie 28 (CRO) en het belevingsonderzoek**

De commissie heeft de adviesbureaus Awareness/Adecs opdracht verleend voor het uitvoeren van de volgende opdrachten:

1. Evaluatie van de huidige cie 28 en het voorbereiden van nieuwe commissie 28;
2. Het uitvoeren van een kwalitatief belevingsonderzoek;
3. Voorstellen doen op een nog op te stellen beleidskader door de provincie in het kader van de RBML.

Dhr. Van der Meer (Bureau Awareness) geeft een presentatie van de werkzaamheden die zij tot nu toe hebben uitgevoerd.

De analyse van een schriftelijke evaluatie in 2004 (is door de commissie zelf gedaan) wordt

doorgenomen. Doel en taken van de commissie, het intern functioneren en het functioneren van de leden zijn evaluatie onderwerpen.

Welke afspraken worden gemaakt voor de nieuwe commissie 28 (CRO).

Geconstateerd wordt dat deze evaluatie (2004) al weer 3 jaar geleden heeft plaatsgevonden. De vergadering zou graag willen weten hoe de commissie na die tijd functioneert. De commissie heeft ondertussen meer bekendheid gekregen. Omdat de evaluatie van 2004 als input dient voor verbetering van het functioneren van de huidige commissie en voor het inrichten van de nieuwe commissie is afgesproken om de huidige commissie nog een keer op hoofdlijnen te evalueren. Hierdoor kan er een goede vergelijking worden gemaakt met de resultaten van 2007 ten opzichte van 2004.

De secretaris neemt actie op dit punt en wordt geagendeerd voor de volgende vergadering .

Het rapport van de verkenning van Europese Regionale Luchthavens wordt doorgenomen en vergeleken met Rotterdam Airport.

Ten slotte wordt de opzet van het uit te voeren belevingsonderzoek doorgenomen, zoals de analyse van de klachten, de diepte interviews, het aantal respondenten en expertmeetings enz.

De vergadering vindt het aantal interview nog steeds veel te weinig is. Dit moet meer worden.

De vragen die uit de vergadering naar voren zijn gekomen worden meegenomen in de opzet van het belevingsonderzoek. Planning is dat de opdracht in het najaar oktober/november wordt afgerond. In de vergadering van november zijn de resultaten bekend. Wordt vervolgd.

10. Rondvraag/Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 12.00 uur. Hij bedankt de aanwezigen voor hen constructieve bijdrage en wenst iedereen een goede reis terug.