

Wijzigingsbesluit Rotterdam the Hague Airport

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ondergetekende heeft met belangstelling kennis genomen van de door vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gestelde vragen en opmerkingen. Ik ga ervan uit dat de vragen en opmerkingen met deze nota afdoende zijn beantwoord.

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister of (onderdelen van) het aanwijzingsbesluit voor bezwaar en beroep open staan op grond van de Algemene wet bestuursrecht en of dit ook geldt voor toekomstige luchthavenbesluiten onder het RBML-regime (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens)?

Het wijzigingsbesluit staat open voor beroep. Na afronding van de voorhangprocedure worden de besluiten ondertekend en bekend gemaakt. Vanaf de dag na publicatie in de Staatscourant zal het wijzigingsbesluit van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Rotterdam the Hague Airport inclusief alle bijlagen voor een ieder ter inzage liggen en is beroep mogelijk bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beroepsprocedure ten aanzien van luchthavenbesluiten voor Rotterdam blijft ook gehandhaafd onder het RBML regime tenzij de onderdelen a en b van onderdeel 3 van artikel IV RBML in werking treden. Over de inwerkingtreding hiervan zal met het Parlement worden gesproken in het kader van de beraadslagingen over de Luchtvaartnota.

De leden van de fractie van Groenlinks vragen wat de meerwaarde is van het openhouden van Rotterdam The Hague Airport. En of de minister zich bewust is van het feit dat de Airportshuttle vanaf Rotterdam CS er bijna net zo lang over doet om op Rotterdam The Hague Airport te komen, als de HSL erover doet om op Schiphol te komen?

Rotterdam the Hague Airport is van regio-overstijgend belang en draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Als (zaken)luchthaven is Rotterdam the Hague Airport bijvoorbeeld van grote betekenis voor de (activiteiten rondom de) mainport Rotterdam evenals voor de internationale functies van Den Haag. Mede daarom en vanwege de ligging heeft de luchthaven ook de voorkeur voor de meeste militaire- en regeringsvluchten. Met de komst van de HSL zal de ov-verbinding tussen Schiphol en Rotterdam CS verbeteren, maar dit heeft geen negatieve consequenties voor de meerwaarde van Rotterdam the Hague Airport. Ook geldt dat iedere luchthaven conform internationale regelgeving vanwege veiligheidsredenen in zijn omgeving een zogenoemde uitwijkvluchthaven moet hebben. Aangezien Schiphol 24 uur per dag open is, moet er een tweede vluchthaven in zijn omgeving zijn die dit ook is. Vanwege ligging en profiel is Rotterdam The Hague Airport hier het meest geschikt voor.

Naar de mening van de leden van de CDA-fractie is het huidige voorstel, waarin de geluidsruimte rond Rotterdam The Hague Airport wordt verruimd, een goede effectuering van het beleid om de militaire- en regeringsvluchten van vliegveld Valkenburg te verplaatsen. De leden van de CDA-fractie hopen dat andere partijen deze gelegenheid niet zullen aangrijpen om dit voorstel te blokkeren en

de facto vliegveld Valkenburg te sluiten zonder de vluchten elders te accommoderen. Militaire- en regeringsvluchten zijn van belang en moeten gepland en ongepland doorgang kunnen vinden, zoals bijvoorbeeld ten behoeve van de inzet van Nederlandse hulpverleners na de vliegcrash bij Tripoli. Daarbij is de route die de minister nu gekozen heeft, namelijk in constructief overleg met de regio tot afspraken komen, altijd te prefereren boven het directief opleggen van een besluit.

Ondergetekende ondersteunt de mening van de CDA fractie.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of het klopt dat de minister met de keuze voor variant 4c aangeeft dat de overheid geen (extra) nachtvluchten zal plannen of uitvoeren vanaf Rotterdam The Hague Airport.

Variante 4c betreft een uitbreiding van de geluidsruimte voor 627 extra militaire- en regeringsbewegingen overdag. Het gebruik van de luchthaven dient binnen de nieuw vastgestelde geluidszone te worden afgewikkeld. De exploitant is verplicht om binnen deze geluidszone geluidsruimte te reserveren voor een jaarlijks door mij vast te stellen aantal regerings- en militaire vluchten teneinde overschrijding van de geluidszone vanwege militaire- en regeringsvluchten te voorkomen.

Met variant 4c wordt de intentie uitgesproken om het totaal aantal nachtvluchten op Rotterdam the Hague Airport (dus overheid zowel als burger) niet te laten stijgen. Er wordt gestreefd naar een maximaal aantal nachtbewegingen van 849. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met de regio en een monitoringssysteem zorgt er voor dat er vroegtijdig kan worden gehandeld indien meer nachtvluchten dan het streefmaximum van 849 dreigen te worden uitgevoerd. Mede dankzij de reeds uitgevoerde oplossingsrichtingen uit het advies van de Commissie van Heijningen is het aantal nachtbewegingen substantieel teruggelopen ten opzichte van vorige jaren: 470 in 2009 in vergelijking met 655 in 2008; 930 in 2007; en 927 in 2006.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister aan te geven waarom het ontwerp-aanwijzingsbesluit nog nodig is, als vliegveld Valkenburg al op 1 januari 2005 gesloten is en de militaire- en regeringsvluchten allang naar Rotterdam verplaatst zijn. De leden van de PvdA-fractie willen weten op basis waarvan in de tussentijd (2005-2010) is gevlogen? En was en of is er sprake geweest van een gedoogsituatie in de periode 2005-2010? Ook de leden van de SP-fractie vragen waarom de minister ervoor kiest om de geluidsruimte te vergroten. Hoeveel extra militaire- en regeringsvluchten komen er en om welke reden zijn deze extra vluchten nodig?

Het aanwijzingsbesluit, zoals dat sinds 2004 luidt, wordt om twee redenen aangepast. Bij de handhaving van de Ke-geluidszone Rotterdam the Hague Airport is gebleken dat de aannames waarop deze zone in het aanwijzingsbesluit is gebaseerd, niet overeenkomen met de actuele situatie waarbinnen de luchthaven moet opereren. De Ke-geluidszone is daarom 'geactualiseerd'. Deze actualisatie betekent een betere berekening van geluid: geluid dat onder het oude rekenvoorschrift niet werd meegerekend, wordt nu wel meegeteld en er wordt rekening gehouden met een actueel beeld van routegebruik en vliegtuigtipes. Ook wordt het aanwijzingsbesluit aangepast vanwege de toename van het aantal militaire- en regeringsvluchten na de sluiting van Valkenburg. Het wijzigingsbesluit omvat daarom een beperkte uitbreiding van de geluidsruimte, waardoor naast de 24.395 vliegtuigbewegingen, 627 extra militaire- en regeringsbewegingen overdag binnen de geactualiseerde geluidsruimte geaccomodeerd kunnen worden. In het aanwijzingsbesluit wordt ook bepaald dat de exploitant jaarlijks specifiek voor militaire- en

regeringsvluchten een deel van de geluidsruimte binnen de Ke-geluidszone moet reserveren.

Om de dreigende overschrijding van de Ke-geluidszone als gevolg van de genoemde onvolkomenheden en meer militaire- en regeringsvluchten te voorkomen heeft de exploitant in 2005 een verzoek tot wijziging van het aanwijzingsbesluit ingediend. Sinds 2007 is er vervolgens elk jaar separaat en mede op basis van de voortgang van de aanwijzingsprocedure, een interimbeleidskader vastgesteld waarbinnen de luchthaven moest opereren. Dit interimbeleidskader is breed gecommuniceerd (oa. CMLR, exploitant, de Tweede Kamer). Op basis van dit interim beleidskader heeft steeds handhavend toezicht plaatsgevonden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Ten opzichte van de interimzone heeft geen overschrijding plaatsgevonden.

De leden van de PvdA-fractie vragen wat er gebeurt als de overheid minder militaire- en regeringsvluchten nodig heeft dan de toegevoegde geluidsruimte van 627 vliegtuigbewegingen. Wordt deze ruimte dan gevuld met andere vluchten, of komt deze geluidsruimte dan voor 50% terecht bij geluidswinst voor de bewoners? Deze leden vragen wat er terecht is gekomen van de 50%- 50%-regel die de minister in 2007 heeft voorgesteld? Hoe heeft deze regel in het geval van Rotterdam The Hague Airport handen en voeten gekregen? Ook de leden van de SP-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is deze extra geluidsruimte te salderen met de overige vliegbewegingen. Waarom kiest de minister niet voor die mogelijkheid?

De 50% -50%-regel is genoemd in het kader van de discussie over de gelijkwaardigheidscriteria van Schiphol na 2020 en is niet van toepassing op Rotterdam the Hague Airport. De exploitant wordt geacht aan het begin van het gebruiksplanjaar ruimte te reserveren voor de te verwachte militaire- en regeringsvluchten. Deze ruimte dient gedurende het jaar ook vrijgesteld te blijven voor militaire- en regeringsvluchten. Indien aan het eind van het gebruiksplanjaar blijkt dat de regering minder gevlogen heeft, kan de exploitant theoretisch gezien de geluidszone vullen met commercieel verkeer. Echter, het aantrekken van extra verkeer op zo'n korte termijn is in de praktijk niet realistisch.

De leden van de SP-fractie vragen wat de gevolgen van de extra geluidsruimte zullen zijn voor de omgeving. En of er afspraken zijn gemaakt om de overlast verder te beperken?

De 35Ke-contour van het alternatief 4c valt binnen het kader van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Het actualiseren van de Ke-geluidszone en de extra toegestane geluidsruimte voor militaire- en regeringsvluchten heeft als gevolg dat het oppervlak van de 35 Ke-zone toeneemt met 0,96 km². Ongeveer 15% van deze toename is een gevolg van de extra geluidsruimte voor militaire- en regeringsvluchten waardoor 67 extra woningen in de 35 Ke-contour komen te liggen. Echter, uit de berekeningen van de geluidszone met de geactualiseerde, stillere vloot, blijkt dat de slaapverstoring in het gebied rond de luchthaven met ca 25% afneemt. Ook het gebied binnen de 26dB(A)-contour, het gebied met aanzienlijke nachtelijke geluidsbelasting, is om die reden bij alternatief 4c ruim 30% kleiner dan in het referentiealternatief.

Met de regio is afgesproken dat er gestreefd wordt naar een maximum aantal nachtbewegingen van 849. De oplossingsrichtingen uit het advies van de Commissie van Heijningen bieden hiervoor (en voor overige hinderbeperking) handvatten. Een aantal oplossingsrichtingen is reeds uitgevoerd en heeft ook al een dusdanig positief effect gehad dat het aantal nachtbewegingen vanaf 2006

aanzienlijk is verminderd. Conform afspraak met de regio worden de resterende oplossingsrichtingen na vaststelling van het wijzigingsbesluit verder onderzocht. De eerste verkennende gesprekken hierover zijn reeds gevoerd, de betrokken partijen zijn gezamenlijk bezig met het opstellen van een uitvoeringsplan met de daarbij behorende verdeling van taken en verantwoordelijkheden om zodra het aanwijzingsbesluit is vastgesteld hier verder uitvoering aan te kunnen geven.

Naar mening van de Groenlinks-fractie voorziet het wijzigingsvoorstel in de accommodatie van 627 militaire- en regeringsvluchten, waarvan 100 in de nacht. Het is deze leden niet duidelijk hoe dit aantal onderbouwd is en hoe het aantal gereguleerd wordt. Wat gebeurt er als het aantal vluchten wordt overschreden? Heeft Rotterdam The Hague Airport de mogelijkheid dan vluchten te weigeren?

De splitsing met betrekking op 100 bewegingen in de nacht behoort bij alternatief 4b. Echter, om tegemoet te komen aan de zorgen van de regio met betrekking tot de uitbreiding van het aantal nachtbewegingen op Rotterdam The Hague Airport hebben de Ministers van VenW en VROM in het MER 2008 een nieuw alternatief 4c laten uitwerken. In dit alternatief wordt er voor het accommoderen van extra militaire- en regeringsvluchten, naar aanleiding van de sluiting van vliegbasis Valkenburg, alleen extra geluidsruimte toegevoegd voor 627 vliegtuigbewegingen overdag. Dus geen extra geluidruimte voor vliegbewegingen in de nacht. Alternatief 4c vormt de basis van het voorliggende wijzigingsbesluit.

Er vindt handhavend toezicht plaats door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op het verloop van de geluidbelasting gedurende het gebruiksjaar teneinde overschrijding van de geluidszone te voorkomen. Meer vluchten in de nacht heeft tot gevolg dat er minder vluchten overdag kunnen plaatsvinden. Iedere vlucht tussen 23.00 en 06.00 uur heeft tot gevolg dat er 10 vluchten minder kunnen worden uitgevoerd in de periode 08.00-18.00. Overigens is het nachtgebruik op grond van de aanwijzing slechts voor bepaalde categorieën vliegtuigen toegestaan. Tegen een overtreding van deze bepalingen kan worden opgetreden met bestuursdwang.

Geluidhinder

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de minister voor variant 4c en niet voor variant 4b (voorkeursalternatief) heeft gekozen. De minister geeft aan dat bij variant 4c de geluidshinder tijdens de nacht minder is, maar de MER geeft aan dat bij variant 4b de gevolgen voor de geluidsbelasting beperkt zijn. De leden van de VVD-fractie verzoeken de minister ook in te gaan op de uitvoerbaarheid van variant 4c voor de exploitant.

Er is gekozen voor variant 4c omdat de extra toegestane geluidsruimte en de daarbij behorende geluidhinder minder is dan bij variant 4b. Variant 4b gaat, naast actualisatie van de Ke-geluidszone, uit van extra geluidsruimte voor 627 militaire- en regeringsbewegingen waarvan 100 bewegingen in de nacht. Variant 4c omvat, naast actualisatie van de Ke-geluidszone, extra geluidsruimte voor 627 vliegtuigbewegingen overdag. De extra geluidsruimte in variant 4c is minder dan de extra geluidsruimte van variant 4b omdat er geen 100 bewegingen in de nacht worden berekend die, voor de geluidsberekening, overeen zouden komen met 1000 bewegingen overdag.

Variant 4c stelt de exploitant in staat om het extra overheidsverkeer dat sedert de sluiting van het luchtvaartterrein Valkenburg van Rotterdam The Hague Airport gebruik maakt af te handelen. De exploitant heeft aangegeven variant 4c uitvoerbaar te achten

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de slaapverstoring. Is dit onderzoek reeds gestart?

Ook de leden van de Groenlinks-fractie zijn geïnteresseerd in het onderzoek naar de slaapverstoring. De leden van de Groenlinks-fractie vragen tevens of de minister bereidt is Rotterdam The Hague Airport en de DCMR Milieudienst Rijnmond jaarlijks hierover te laten rapporteren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in het kader van de evaluatie van het MER (art.7.39 van de Wet milieubeheer), en op nadrukkelijk verzoek van enkele gemeenten en verschillende omwonenden, toegezegd in overleg en samen met betrokken partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex post belevingsonderzoek uit te voeren toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. Dit is naar verwachting medio 2012. Het gaat er dan om de belevingseffecten vast te stellen die optreden ten gevolge van het luchtverkeer na inwerkingtreding van de nieuwe aanwijzing op basis van de feitelijk gerealiseerde contour. Waar mogelijk zullen ook andere gegevens over belevingseffecten zoals bijvoorbeeld het rapport van de GGD Rotterdam Rijnmond en het rapport van Awareness (beide uit 2008) hierbij worden betrokken. De in deze rapporten gebruikte gegevens kunnen verder dienen als referentie voor toekomstige metingen.

De leden van de VVD fractie vragen hoe er wordt omgegaan met de geluidscumulatie bij Lansingerland. Hoe gaat de minister hier mee om? Hoe zal het vervolgproces eruit zien?

Ook de leden van de Groenlinks-fractie vragen of de minister oog heeft voor de cumulatie van geluidsbronnen waar veel Rijnmond-bewoners mee te maken hebben?

Ten aanzien van geluidscumulatie staat in het hoofdstuk 'Flankerend beleid' in het wijzigingsbesluit dat: "De regio wordt naast de aanwijzingsprocedure met betrekking tot Rotterdam The Hague Airport geconfronteerd met de (positieve en negatieve) effecten van diverse andere ontwikkelingen (zoals A4 Delft-Schiedam, spoor Rijswijk-Schiedam, A13/A16/A20). De geluidseffecten van deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht. Hierbij zal rekening worden gehouden met geluidscumulatie afkomstig van diverse bronnen in de directe omgeving en in gevallen van zware geluidsbelasting zal bezien worden welke maatregelen hiervoor mogelijk zijn. Ook zal rekening worden gehouden met de toekomstvastheid en kosteneffectiviteit hiervan. Opties als geluidsschermen en geluidsreducerend asfalt zullen mede op hun geluidsreducerend effect worden bezien. Waar mogelijk zullen deze maatregelen in de OTB-fase (Ontwerp Tracébesluit) van het project worden vastgesteld, in overleg tussen partijen en binnen de beschikbare budgetten."

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom een groot deel van de oplossingsrichtingen van de Commissie van Heijningen niet is overgenomen in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), zoals blijkt uit het ontwerp-aanwijzingsbesluit. Waarom kunnen bijvoorbeeld de nachtvluchten niet worden beperkt, met name voor de zakelijke vluchten die 's nachts moeten uitwijken? Wat is de reden dat discrimineren naar geluidsniveau niet is overgenomen in het MMA? Waarom zijn niet alle maatregelen uit de MMA overgenomen?

De oplossingsrichtingen uit het advies van de Commissie van Heijningen zijn niet allemaal in het MMA opgenomen omdat het MMA alleen maatregelen bevat waarvoor de exploitant verantwoordelijk is. De verantwoordelijkheid van de uitvoering van de oplossingsrichtingen uit het advies van de Commissie van Heijningen ligt breder. De exploitant is wel verzocht alle MMA-maatregelen, voor zover uitvoerbaarheid al is aangetoond, te realiseren. Exploitatiemaatregelen om

geluidsbelasting te beperken, met name in de nacht zijn meegenomen in het MMA. Voorbeelden van deze maatregelen zijn het verhogen van toeslagen voor nachtvluchten en lawaaiige toestellen en intensief overleg met de luchtvaartmaatschappijen over het voorkomen van vertragingen. Ook de maatregel met betrekking tot discrimineren naar geluidsniveau is reeds via tariefstelling uitgevoerd.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoeveel de verhoging van het tarief voor nachtelijke vliegbewegingen bedroeg. Is het aantal nachtelijke vliegbewegingen teruggelopen sinds de verhoging, of was die trend daarvoor al ingezet? Komt dat door de tariefsverhoging of door de economische recessie?

Het aantal nachtvluchten is sinds 2006 teruggebracht van 927 naar 470 in 2009. Deze vermindering is mede toe te schrijven aan de verhoging van de tarieven en de extra toeslagen voor minder geluidsarme vliegtuigen. Daarnaast hebben het aanschrijven van gebruikers die relatief veel vertragen en de recessie ook een rol gespeeld bij het terugbrengen van het aantal nachtvluchten. Welk deel van deze mindering precies is toe te schrijven aan de tariefsmaatregelen is echter niet te specificeren. De toeslagen voor landingen en starts in de nacht periode en de toeslagen voor minder geluidsarme vliegtuigen zijn de afgelopen drie jaar volgens onderstaand schema fors verhoogd.

	Toeslagen landingen en starts	2007	2008	2009	2010
a.	Landing en start 00:00-06:00lt	100%	150%	175%	200%
b.	Landing en start 23:00-07:00lt (muv a.)	65%	100%	125%	150%
c.	Landing of start 23:00-07:00lt (muv a of b)	35%	50%	75%	100%

Toeslagen minder geluidsarme vliegtuigen	2007	2008	2009	2010
Toeslag hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3	300%	400%	500%	500%
Toeslag niet hoofdstuk-4	-	-	50%	100%

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier "sterk vervuilende vliegtuigen" worden uitgefaseerd. Worden daarvoor middelen als hogere tarieven of het intrekken van slots, of worden andere middelen ingezet? Deze leden willen weten op welke manier het aanplanten van bomen gaat leiden tot minder geluidshinder.

In lijn met het advies van de Commissie van Heijningen probeert de exploitant bepaalde toestellen te weren door hogere havengelden te vragen.

Het aanplanten van bomen leidt niet tot minder geluidshinder. In het MER wordt wel genoemd dat er in het MMA maatregelen opgenomen zijn die de luchtkwaliteit verbeteren en geluidshinder verminderen. Het aanplanten van bomen rond de luchthaven zorgt voor het afvangen van fijnstof en stikstofdioxide. Rotterdam the Hague Airport beoordeelt dit als een haalbare en effectieve maatregel om de concentraties in de lucht te beperken. Om die redenen heeft Rotterdam the Hague Airport al initiatieven genomen om tweeduizend bomen rond de luchthaven aan te planten.

De leden van de PvdA-fractie vragen of dit wijzigingsbesluit ook betrekking heeft op de mogelijke aanpassing van de aanvliegroutes, zodat deze niet of zo min mogelijk over de bebouwde kom van omliggende gemeenten, zoals Lansingerland, komen te liggen. Zo niet, kan de minister dan aangeven hoe het staat met het onderzoek naar een andere vliegcorridor?

Het voorliggende wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op aanpassingen van de aanvliegroutes. Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van een eventuele aanpassing van de vliegcorridor wordt gezien in samenhang met de andere in het traject van de Commissie van Heijningen afgesproken maatregelen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het verleggen van een route voor de ene woonwijk een voordeel kan opleveren terwijl een andere woonwijk meer hinder ondervindt. Op welke wijze het landende verkeer vrijgehouden kan worden van de woonkernen op een zodanige wijze dat geluidshinder afneemt en het vliegverkeer toch op een veilig wijze kan worden afgehandeld zal in dit kader nader onderzocht worden. Definiëren van een andere aanvliegroute zal eventueel plaatsvinden na afronding van het benodigde onderzoek. Een eventueel andere aanvliegroute kan gevolgen hebben voor het beperkinggebied geluidbelasting. Indien een wijziging hiervan optreedt zal dit meegenomen worden in het eerste luchthavenbesluit dat op basis van de nieuwe wet- en regelgeving vastgesteld dient te worden.

De leden van de Groenlinks-fractie berekenen dat op basis van een vergelijking tussen de nieuwe aanwijzing en de situatie in 2006, toen de wijzigingsprocedure startte, in totaal straks 24.500 vluchten met grote toestellen kunnen worden uitgevoerd, terwijl dat er in 2006 ruim 21.000 waren. In 2009 zijn er 18.600 van die vluchten geweest. Klopt deze berekening, zo vragen deze leden, en deelt de minister dan de conclusie dat er in de nieuwe situatie sprake is van ruim 6000 extra vluchten? Zo ja, dan maken deze leden daar bezwaar tegen. Is de vrees van de leden van de Groenlinks-fractie terecht, dat een relatief groot aantal van deze vluchten in de randen van de nacht afgewikkeld zullen worden, dus net voor 23.00 uur en net na 7.00 uur? Ziet de minister mogelijkheden de extra vluchten gelijkmatig over de dag te verdelen? Zo nee, ziet de minister mogelijkheden de extra vluchten in de randen van de nacht gelijkmatig over de beide start- en landingsroutes te verdelen?

De cijfers waar de leden van de Groenlinks-fractie naar verwijzen zijn de aantallen daadwerkelijk uitgevoerde vluchten. Mede vanwege de recessie ligt dit aantal lager dan het aantal vliegbewegingen die de geluidszone toestaat. Door de actualisatie van de KE-contour komen er ten opzichte van de aanwijzing 2004 geen vliegtuigbewegingen bij, het worden er minder. Het maximaal aantal te accommoderen vliegtuigbewegingen gaat terug van 26.919 bewegingen naar 24.395 bewegingen. De geactualiseerde geluidsruimte, waarbinnen deze 24.395 vliegtuigbewegingen kunnen worden geacommodeerd, zal wel worden uitgebreid met geluidsruimte voor 627 extra dagbewegingen voor militaire- en regeringsvluchten, maar ook met deze uitbreiding zal het aantal te accommoderen vliegbewegingen wat dit wijzigingsbesluit mogelijk maakt, lager zijn dan wat mogelijk was onder het aanwijzingsbesluit 2004

Binnen de vastgestelde geluidszone staat het de luchthavenexploitant vervolgens wettelijk vrij om de geluidszone naar eigen inzicht in te vullen, mits het totale gebruik binnen de vastgestelde zone past. Dat betekent in elk geval géén overschrijding van wat maximaal is toegestaan aan geluidbelasting. Vanuit veiligheidsoverwegingen geldt wel dat het gelijkmatig verdelen van het verkeer over beide start- en landingsroutes alleen mogelijk is als het weer dit toelaat.

De leden van de Groenlinks-fractie vragen waarom gegevens over het aantal vluchten over Schiedam en Lansingerland in de stukken lijken te ontbreken. Dit geldt zowel voor de dagvluchten als de nachtvluchten. Kan de minister deze cijfers alsnog aanleveren om een goed beeld te krijgen?

In bijlage D bij het Ontwerp Wijzigingsbesluit is beschreven van welke aantallen vliegtuigen is uitgegaan, van welke banen er naar verwachting gebruik zal

worden gemaakt en op welke tijdstippen dat zal gebeuren. Ook de vluchten over Schiedam en Lansingerland zijn hierin meegenomen.

Verder constateren de leden van de Groenlinks-fractie dat in de kaarten van Schiedam Noord een groot deel van de wijk Sveaparken nog in grijs aangegeven is, alsof daar (nog) geen mensen wonen. Inmiddels staan daar honderden huizen. Waarom zijn deze kaarten niet geactualiseerd?

De woningen van Sveaparken zijn wel meegenomen in het MER. Op blz. 259 van het hoofdrapport van het milieueffectrapport worden de woningtellingen voor de verschillende nieuwbouwprojecten in de omgeving van de luchthaven gepresenteerd. Figuur 113 toont de nieuwbouwprojecten die meegenomen zijn in de tellingen: tabel 183 bevat het aantal geplande woningen per gemeente en per nieuwbouwlocatie. Tevens wordt er opgemerkt dat de nieuwbouwlocaties Sveaparken Noord en Zuid niet op onderstaande figuur zijn weergegeven, aangezien deze locaties reeds gebouwd zijn en de woningen al in het woningbestand aanwezig zijn

Verder willen de leden van de Groenlinks-fractie graag weten waarom het monitoren van geluid door continue meting niet haalbaar zou zijn, terwijl dit rond Schiphol al jaren gebeurt.

Het meten van geluid wordt rond de luchthaven Rotterdam the Hague Airport uitgevoerd. In het hoofdrapport van het MER staat: "Een dergelijk meetsysteem bestaat al bij Rotterdam Airport, waar DCMR Milieudienst Rijnmond met het systeem RANOMOS (Rotterdam Airport Noise Monitoring System) zes geluidmeetposten heeft". Deze metingen worden uitgevoerd in het kader van een monitoringsprogramma, maar spelen, net als bij Schiphol, geen rol in de handhaving.

Het is de leden van de Groenlinks-fractie opgevallen dat twee rapporten uit 2008 van de GGD Rotterdam Rijnmond en Awareness ontbraken bij de MER. De GGD deed onderzoek naar de ervaren geluidshinder en het onderzoek van Awareness was gericht op communicatie met de omwonenden van Rotterdam The Hague Airport. Waarom ontbraken deze rapporten?

In het MER is de noodzakelijke milieu informatie opgenomen om tot een goed besluit te komen waarbij de milieubelangen zijn meegewogen. Het MER is vervolgens getoetst door de Commissie voor de m.e.r en zij hebben een positief advies gegeven. Bij het uitvoeren van het ex post belevingsonderzoek zullen de rapporten van de GGD en Awareness worden betrokken. De in deze rapporten gebruikte data kunnen verder dienen als referentie voor toekomstige metingen.

De leden van de Groenlinks-fractie maken zich zorgen over de extra emissies van broeikasgassen door de extra vluchten. Temeer daar Rotterdam The Hague Airport bepaald niet de enige Nederlandse luchthaven is met uitbreidingsplannen, vragen deze leden hoe al die uitbreidingen te rijmen zijn met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van het kabinet, maar ook met die van de gemeente Rotterdam, die zich profileert als 'klimaatstad'. Om de klimaatverandering te beperken tot 2 graden Celsius moet Europa haar emissies in 2020 met 30% en in 2050 met 80% beperken. Een dergelijk ambitieniveau valt volgens de leden van de Groenlinks-fractie niet te verenigen met de forse groei van het luchtverkeer dat het kabinet op ondermeer Rotterdam, Schiphol, Eindhoven en in de toekomst wellicht Lelystad en Twente voor ogen staat. Deze leden zien niet in waarom van alle maatschappelijke sectoren een forse bijdrage wordt verwacht, behalve van de luchtvaartsector. Technisch gezien is het voorlopig onmogelijk de klimaatemissies per passagierskilometer sterk te verminderen. Evenmin verwachten de leden dat deelname van de

luchtvaartsector aan het Europees Emissiehandelssysteem (ETS) tot een grote reductie van de uitstoot zal leiden, hetgeen ook blijkt uit de impactanalyse van de Europese Commissie. De leden vernemen graag van de minister als hij daar andere verwachtingen van heeft. Bovendien is vliegen dubbel problematisch omdat straalmotoren per kilogram brandstof een twee- tot viervoudige klimaateffect hebben: ook stikstof- en waterdampemissies warmen immers de aarde op. Het ETS systeem voorziet echter niet in deze effecten. De leden van de Groenlinks-fractie zien graag een reactie van de minister op dit voor de fractie zwaar wegende zorgpunt tegemoet.

Door technologische beperkingen is een absolute reductie van de vluchtgerelateerde CO₂-emissies voor het komende decennium nog niet mogelijk. Om op de middellange termijn tot een absolute reductie te komen wordt ingezet op technologische innovatie. Dit is in de Luchtvaartnota uitgebreid uiteengezet (zie paragraaf 6.6 van de Luchtvaartnota). Voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen (waaronder biobrandstof uit algen). In paragraaf 6.2 van de Luchtvaartnota is beschreven op welke wijze er thans invulling wordt gegeven aan de klimaatprestaties van de Luchtvaartsector.

Op dit moment wordt er langs twee sporen invulling gegeven aan de klimaatprestaties van de luchtvaartsector. Voor de vliegtuiggerelateerde emissies geldt, dat ze vanaf 2012 onderdeel vormen van het systeem van Europese emissiehandel (ETS), dat in 2005 is geïntroduceerd. Daarnaast hebben luchtvaartpartijen eigen plannen ontwikkeld om bij te dragen aan de kabinetsambities en in te spelen op de introductie van het ETS. Deze plannen zijn onder andere vastgelegd in het akkoord 'Mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008-2020, Duurzaamheid in beweging'. Hierin zijn concrete afspraken opgenomen tussen de ministeries van VenW en VROM en een groot aantal partijen, waaronder Schiphol en Air France/KLM. Voor de luchthaven Schiphol is de ambitie opgenomen dat deze een visie ontwikkelt en plannen maakt die uiteindelijk moeten leiden tot de eerste klimaatneutrale mainport van de wereld, zowel op de grond als in de lucht. De verschillende partijen geloven dat die ambitie kan worden waargemaakt door een intelligente combinatie van innovatie, durf én economisch realisme.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze de additionele randvoorwaarden van de gemeente Lansingerland zijn verwerkt in de verdere uitwerking van de adviezen van de Commissie van Heijningen?

De additionele randvoorwaarden van de gemeente Lansingerland zullen waar mogelijk bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen uit het advies van de Commissie van Heijningen worden betrokken. Mogelijkheden en wenselijkheid met betrekking tot de corridor van gepermitteerde routes en met betrekking tot geluidmeetpunten zullen worden gezien in samenhang met de andere in het traject van de Commissie van Heijningen afgesproken maatregelen, die conform afspraak met de regio na vaststelling van het wijzigingsbesluit verder worden uitgewerkt.

Wat betreft de wens van maximalisering van aantal vliegbewegingen moet worden aangetekend dat die normering niet eenduidig past in de huidige systematiek van normering en limitering door middel van geluidszones, waarbij het gebruik van de beschikbare geluidscapaciteit in principe vrij is aan de exploitant. Wel zal in het kader van het afgesproken periodiek bestuurlijk overleg brede monitoring plaatsvinden.

Wat betreft slaapverstoring zal in overleg en samen met de betrokken bestuurlijke partijen een jaar na vaststelling van de nieuwe aanwijzing een ex post belevingsonderzoek worden uitgevoerd toegespitst op de slaapverstoring in de Rotterdamse regio. In overleg met de betrokken partijen zal hierbij waar mogelijk en wenselijk de avondperiode worden betrokken.

Lokale overheden

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Commissie Regionaal Overleg (CRO) zal worden ingesteld en wat haar takenpakket zal zijn.

De Commissie Regionaal Overleg zal conform RBML wetgeving starten na inwerkingtreding van het omzettingsbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. In overleg en in afstemming met de huidige Commissie 28 van Rotterdam The Hague Airport, wordt gesproken over de toekomstige Commissie Regionaal Overleg. Daar is al het takenpakket van de CRO aan de orde geweest. In de Wet Luchtvaart is bepaald dat de CRO als taak heeft 'om door overleg tussen de, in artikel 8.58, tweede en derde lid, bedoelde betrokkenen, een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen'. Een nadere invulling van taken, samenstelling en werkwijze zal het Rijk voor alle Commissies Regionaal Overleg van de luchthavens van nationale betekenis in een ministeriële regeling opnemen, in de vorm van een beperkt kader. Dit kader biedt de betreffende commissies nog enige ruimte voor een nadere eigen invulling.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de omliggende deelgemeenten, met name Hillegersberg-Schiebroek en Overschie ook instemmend hebben gereageerd op het wijzigingsbesluit? Hoe is de positie van de Gemeente Schiedam te duiden? Met welke argumenten blijft Schiedam het nieuwe aanwijzingsbesluit afwijzen?

Ook de leden van de SP-fractie vragen de minister welke argumenten de gemeente Schiedam hiervoor heeft en waarom de minister deze naast zich neer legt.

Op basis van de input en advisering van de verschillende deelgemeenten heeft de gemeente Rotterdam instemmend gereageerd ten aanzien van het voorliggende wijzigingsbesluit. Beide deelgemeenten zijn geconsulteerd en hebben aangegeven te kiezen voor alternatief 4c, wel met inachtneming van een aantal voorwaarden die ook door de gemeente Rotterdam in hun reactie zijn meegenomen.

De gemeente Schiedam heeft het traject waarmee dit wijzigingsbesluit tot stand is gekomen als positief ervaren. De communicatie tussen de verschillende partners is verbeterd en het begrip voor elkaars standpunten is toegenomen. Echter, de gemeente Schiedam blijft wel afwijzend ten aanzien van elke aanpassing van de aanwijzing uit 2004 omdat zij elke toename van overlast onacceptabel vindt. Wel heeft de gemeente Schiedam aangegeven veel belang te hechten aan de verdere uitwerking van het advies van de Commissie van Heijningen, zoals dat ook is toegezegd en op dit moment, vooruitlopend op de vaststelling van het wijzigingsbesluit, wordt uitgevoerd.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister welke bestemmingsplannen moeten worden aangepast als gevolg van het aanwijzingsbesluit.

Het wijzigingsbesluit van de aanwijzing van Rotterdam the Hague Airport bestaat uit twee delen. Het wijzigingsbesluit aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het kader van de Luchtvaartwet. Het aanwijzingsbesluit "Geluidszones rond het luchtvaartterrein Rotterdam The Hague Airport" door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Deze laatste geeft aan binnen welke gebieden de bestemmingsplannen aangepast dan wel gehandhaafd worden.

Exploitant

De leden van de VVD-fractie vragen de minister om zijn reactie op variant 5 (de "doorkijk") van de exploitant in relatie tot de huidige aanpassing van de Ke geluidszone. Is het mogelijk om met de door de minister voorgelegde Ke zonering deze "doorkijk" te realiseren?

De exploitant heeft alternatief 5 toegevoegd als een mogelijk toekomst scenario, maar heeft daarbij tevens aangegeven daar in deze procedure geen besluit over te vragen. De exploitant heeft niet aangegeven of hij daar in de toekomst ooit wel besluitvorming over zal vragen. Aangezien het wijzigingsbesluit niet de mogelijkheden biedt van alternatief 5 is een verdere reactie op variant 5 van het Rijk niet aan de orde.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er in de komende jaren nog nieuwe aanvragen van de exploitant voor een luchthavenbesluit zijn te verwachten. Zo ja, wat gaan deze behelzen? Kan de minister dit relateren aan de uitbreidingsplannen die de directeur van Rotterdam The Hague Airport in maart 2009 in het Financieel Dagblad heeft aangekondigd? Deze leden vragen tevens wat de stand van zaken is met betrekking tot het destijds aangekondigde nieuwe congrescentrum en hotel. Gaat realisatie daarvan leiden tot een aanvraag voor meer geluidsruimte?

Het staat de exploitant van een luchthaven vrij om nadat het besluit onherroepelijk is een verzoek tot wijziging van de gebruiksmogelijkheden van de luchthaven in te dienen. Gelet op de situatie die is ontstaan door de inwerkingtreding van RBML zal een dergelijk verzoek slechts een verzoek tot het versneld vaststellen van een eerste luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart kunnen behelzen omdat nieuwe verzoeken tot aanpassing van de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet niet meer in behandeling genomen kunnen worden. Overigens is mij niet bekend dat de exploitant voornemens is een verzoek tot aanpassing van de gebruiksmogelijkheden in te dienen.

De ontwikkelingen ten aanzien van een nieuw congrescentrum en hotel zijn mede door de recessie vertraagd. Indien dit alsnog gaat plaatsvinden dan zou dit kunnen tot een kleine toename van verkeer leiden (bijvoorbeeld extra zakenjets indien er een internationale meeting gehouden wordt). Echter, Rotterdam the Hague Airport is gehouden om dit verkeer af te handelen binnen de dan vigerende geluidszone.

De leden van de Groenlinks-fractie vragen of de minister op enig moment overwogen heeft de suggestie over te nemen om Rotterdam The Hague Airport in het weekend te sluiten en de luchthaven uitsluitend te ontwikkelen als zakenluchthaven? Deze leden geven aan dat opvallend genoeg die optie ook door de luchthaven zelf is bepleit. Is de minister bereid die optie in de toekomst serieus te onderzoeken?

Los van de vraag naar de wenselijkheid hiervan, is weekendsluiting van Rotterdam the Hague Airport vanwege veiligheidsoverwegingen geen optie aangezien de luchthaven is aangewezen als uitwijkvluchthaven voor Schiphol. Hiertoe dient Rotterdam the Hague Airport dan ook dag en nacht operationeel te zijn, ook in het weekend. Daarnaast is de luchthaven niet uitsluitend een zakenluchthaven, conform het profiel zijn ook andere vluchten zoals vakantievluchten en recreatievluchten in beperkte mate op de luchthaven toegestaan.

Tevens vinden ook in het weekend (zij het natuurlijk minder dan door de week) zakelijke vluchten van en naar de luchthaven plaats.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings