



# CRO Luchthaven Rotterdam

**Vergadering:** CRO plenair  
**Datum:** 13 december 2018  
**Agendapunt:** 3  
**Onderwerp:** ingekomen stukken  
**Soort:** kennisname  
**Bijlage(n):** 7 (plus 5 bijlagen)

---

**Toelichting:** zie hieronder

*N.B. Hier zijn alleen ingekomen stukken opgenomen die niet reeds (ter behandeling) elders op de agenda zijn ondergebracht.*

**Bijlage(n):**

**3.a** **brief van LBP Sight “Startoverleg luchtvaartnota” d.d. 21 september 2018**

Deze brief is gericht aan de bewonersvertegenwoordigers in de CRO luchthaven Rotterdam. Namens het CDO (Stichting Club Omwonenden Lelystad Airport) wordt gevraagd of zij bereid zijn om in het aankomende proces rondom de opstelling van de nieuwe Luchtvaartnota samen met de bewonersvertegenwoordigers uit de CRO's/COVM van de andere luchthavens op te trekken. In gesprekken met het CDO heeft het ministerie van I&W namelijk geconstateerd, dat het voor een effectief opstellingsproces wenselijk is dat bepaalde groepen van belanghebbenden met gelijk oplopende belangen in samenwerking aan het proces deelnemen. Er wordt gedacht aan drie groepen van belanghebbenden:

- de direct omwonenden van Schiphol,
- de direct omwonenden van de regionale luchthavens (verenigd in de CRO's Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht en de COVM Eindhoven) en
- de mensen, die onder de aanvliegeroutes wonen.

De secretaris heeft de brief doorgestuurd naar de (plaatsvervangend) bewonersvertegenwoordigers.

**3.b** **brief van omwonenden aan gemeenteraad Schiedam “overlast Rotterdam The Hague Airport” d.d. 2 oktober 2018**

Deze brief is tijdens de informatie avond op 11 oktober in Schiedam overhandigd aan de secretaris. De bewoners constateren in deze brief dat de overlast de afgelopen maanden sterk is toegenomen onder

andere door uitbreiding van het aantal vluchten en door toename van het aantal late binnenkomsten (na 23.00 uur). Ook wordt gesteld dat vliegtuigen van met name Transavia door de wijze van aanvliegen en het “spelen met het gas” door de piloten meer hinder veroorzaken dan vliegtuigen uit Londen. Gewezen wordt op strenge richtlijnen bij het aanvliegen van de Londense vliegvelden en de “CDA challenge”, waarbij elk kwartaal de ranking van stilste luchtvaartmaatschappijen wordt gepubliceerd. De brief eindigt met een pleidooi voor scherper toezicht op overschrijding van nachtsluitingstijden, het ten goede laten komen van geluidwinst door stillere vliegtuigen aan de omgeving, het vervangen van de geluidruimte door een maximum aantal vliegbewegingen, alternatieve aan- en uitvliegprocedures en –routes, het voorkomen dat RTHA overloopveld van Schiphol wordt en aandacht voor de gevolgen van (ultra)fijn stof.

Deze brief kan eventueel betrokken worden bij de behandeling van de agendapunten 7, 9 en 10. De Londense praktijk kan worden ingebracht bij het programma hinder beperkende maatregelen.

**3.c**

**actieplan “Slim én duurzaam”**

Dit actieplan van de luchtvaartsector (waaronder RTHA) en enkele andere organisaties, zoals de NS, TU Delft en VNO-NCW, beoogt de (zonder maatregelen) voorspelde uitstoot van CO<sub>2</sub> door de luchtvaart in 2030 met 35% te reduceren. Dit betekent dat in absolute zin de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaart in Nederland dan rond het niveau van 2005 uitkomen. De maatregelen zijn gegroepeerd in zeven thema’s: optimaliseren van vliegroutes & procedures, stimuleren van schone vliegtuigen via luchthavengelden, inzet van duurzame brandstof, radicale vlootvernieuwing, inzet van trein en andere duurzame modaliteiten op korte afstanden, emissieloze luchthaven, snelle, efficiënte en duurzame first en last mile.

**3.d**

**mail van BTV “uitnodigen van Walter Manshanden en Leo Bus in het CRO overleg” d.d. 8 oktober 2018**

In deze mail suggereert de BTV om de auteurs van het rapport “Second Opinion maatschappelijke kostenbatenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport”, ook een presentatie te laten geven in de CRO.

De luchthaven heeft reeds aangegeven dat bij het opstellen van de nieuwe MKBA ook dit rapport betrokken zal worden. De rapportage zelf en de conclusies zijn helder. De leden van de CRO hebben reeds eerder de uitnodiging ontvangen om de presentatie op 26 oktober jl. in Schiebroek bij te wonen. Een presentatie en bespreking in de CRO voegt op dit moment weinig toe. Deze mail kan eventueel betrokken worden bij de behandeling van agendapunt 7.

**3.e**

**brief van de minister van I&W aan de Tweede Kamer “Metten van vliegtuiggeluid en reactie op de evaluatie van de Regiegroep Belevingsvlucht” d.d. 18 oktober 2018 (plus 3 bijlagen)**

Met deze brief informeert de minister de Kamer over de uitkomsten

van verschillende studies (rapporten bijgevoegd bij deze brief) naar het meten versus berekenen van vliegtuiggeluid, waarbij er specifiek aandacht is voor de analyses van de meetresultaten uit de belevingsvlucht Lelystad. Ook schetst zij haar vervolgaanpak voor het meten van vliegtuiggeluid. Zij vindt het van belang dat berekeningen worden verbeterd op basis van goede geluidmetingen, en hiervoor start zij dan ook een landelijke programmatische aanpak voor het meten van vliegtuiggeluid in samenwerking met het RIVM, het KNMI en het NLR.

Het NLR heeft een trendvalidatie uitgevoerd van Doc29 berekeningen en geluidsmetingen rondom Schiphol. De belangrijkste is dat de correlatie of samenhang tussen de gemeten en berekende geluidsniveaus is verbeterd met de overgang naar Doc29. Uit het rapport blijkt verder dat in de meerderheid van de gevallen, net als met het vorige rekenmodel, de gemeten waarden veelal hoger zijn dan de berekende waarden. De oorzaken hiervoor liggen zowel bij de metingen als bij de berekeningen. Er is nader onderzoek nodig om de verschillen tussen meten en rekenen verder te duiden en nader tot elkaar te brengen. Zodra het Doc29 rekenmodel voor Schiphol wettelijk is geïmplementeerd, zal er worden besloten of dit ook wordt ingevoerd voor geluidberekeningen voor andere burgerluchthavens. (!!)

Tijdens de belevingsvlucht Lelystad Airport zijn geluidsmetingen uitgevoerd. Uit de evaluatie komt naar voren dat de gemeten waarden hoger uitkomen dan de in het MER aangegeven berekende piekwaarden. Het ministerie heeft To70 opdracht gegeven analyse uit te voeren naar de door de regiegroep geconstateerde verschillen. Door adviesbureau DGMR is contra-expertise uitgevoerd. Uit de analyses van beide bureaus blijkt dat de geconstateerde verschillen tussen wat is berekend aan piekwaarden en wat tijdens de belevingsvlucht is gemeten, niet ongebruikelijk zijn en op voorhand verwacht had mogen worden. De bureaus geven aan dat de oorzaken voor de verschillen zijn gelegen in zowel het rekenen als in het meten. Voor beide mag een variatie van 2 tot 3 dB(A) worden verwacht, dus bij elkaar maximaal zo'n 4 tot 6 dB(A). geconcludeerd wordt dat de bandbreedte die is aangetroffen in de piekwaarden (L<sub>Amax</sub>) realistisch is, tegelijkertijd vallen de metingen veelal hoger uit dan de berekeningen. Dit sluit aan bij het beeld dat de trendvalidatie laat zien. Dat is voor de minister aanleiding om verder te kijken naar toepassingen voor metingen.

### 3.f

#### **mail van BTV “reactie vereniging BTV op de nieuwe Luchtvaartnota” d.d. 26 oktober 2018 (plus 2 bijlagen)**

Met deze mail stuurt de BTV haar bijdrage in de discussie over de Luchtvaartnota met bijbehorende aanbiedingsbrief aan de minister van I&W naar de CRO, enerzijds ter kennisname en anderzijds om de strekking te behandelen in de vergadering van de CRO. In de stukken verzoekt de BTV de overheid onder meer om: een krimpscenario voor RTHA, geluid en emissies stelselmatig te meten en niet alleen te berekenen, een wetgevend kader op nachtvluchten, routeafwijkingen en

geluids- en vervuilingnormen gebaseerd op de WHO adviesnormen waarop gehandhaafd kan worden, het verminderen van nachtvluchten en van vluchten in de randen van de nacht.

De stukken kunnen eventueel betrokken worden bij de behandeling van agendapunt 7 en 8.

**3.g**

**presentatie door ministerie van I&W “Project Luchtruimherziening: Update over de voortgang voor OSCRO” d.d. 30 oktober 2018**

Ten opzichte van de presentatie in de CRO op 9 maart jl. is alles nu wat verder uitgewerkt en ook het participatieproces is inmiddels gestart. Rudy Megens, plaatsvervangend projectdirecteur Luchtruimherziening gaf wel aan dat m.b.t. verbeteringen voor de directe omgeving van de luchthavens de verwachtingen niet te hoog gespannen moeten zijn.

Het voornemen van OSCRO en I&W is om in het eerste kwartaal van 2019 uitgebreid op de materie in te gaan in een gezamenlijke bijeenkomst van de CRO's van alle luchthavens van nationale betekenis en de COVM van Eindhoven.

---

**Communicatie:**      nee