



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 6 mei 2019

Aanwezig: Voorzitter : dhr. J. van der Vlist (t.m. punt 8 + punt 10)
Secretaris : dhr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt
Gemeente Schiedam : dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport : dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. J. Verspeek
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Poot
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland : dhr. R. van der Ouderaa
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : mw. P. Tiel (vanaf punt 3)
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : dhr. Blokhuisen *)

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland : mw. A. Bom
Gemeente Rotterdam : mw. J. Bokhove
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland : mw. T. Dronkers
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. T. van de Coevering
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : dhr. B. Mooren
Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand

*) Een agendalid is geen lid van de CRO en neemt niet deel aan de vergadering.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering. Hij zal zelf wegens verplichtingen elders de vergadering om circa 16.30 uur moeten verlaten. Dhr. Ooijevaar is bereid voor de dan nog resterende agendapunten de vergadering voor te zitten.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van mw. Bom, mw. Bokhove, dhr. Fortuyn, mw. V.d. Coevering en mw. Dronkers.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter geeft een korte terugkoppeling van het eerste overleg van de kerngroep Zuid-Holland onder leiding van mw. Bom, die is opgetuigd in het kader van het participatie traject van het Rijk voor Luchtvaartnota en Luchtruimherziening. Vraag is of dit soort kerngroepen zin heeft. De ORS-bewonersdelegatie vindt van niet, de BTV vindt van wel. De voorzitter onderstreept dat het geen vervanging is van de bestaande overlegstructuren rond de luchthavens zoals CRO en ORS. Verder is vermeldenswaard dat het de bedoeling is dat er een luchtvaart community Zuid-Holland komt. Tenslotte wijst de voorzitter op een website van het Rijk waar alle ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart te vinden zijn: www.luchtvaartindetekomst.nl. Hij adviseert er kennis van te nemen. Het verslag van het overleg van de kerngroep zal op de website van de CRO worden geplaatst, evenals de reacties van dhr. Poelmans (ORS-bewonersdelegatie) en dhr. Breedveld (BTV) op een aantal vragen die naderhand gesteld zijn aan de leden van de kerngroep.

De voorzitter geeft een korte terugkoppeling van het overleg van de voorzitters van de CRO's van luchthavens van nationale betekenis met het ministerie van I&W op 30 april jl. De projectleiders van I&W schuiven graag weer aan bij de CRO's. De afspraak is gemaakt dat de projectleiders voor Luchtvaartnota, Luchtruimherziening en Programmatische aanpak meten en berekenen vliegtuiggeluid aanwezig zullen zijn in de eerstvolgende vergadering van de CRO. De secretaris zal ze hiervoor uitnodigen. (**actie: secretaris**) Verder is afgesproken dat de voorzitters "de koppen bij elkaar steken" om te kijken of uit de evaluatie van de CRO's "soep te maken is". Het doen van een voorzet hiervoor (position paper) is gedelegeerd aan de secretarissen. Vragen die hierbij aan de orde komen zijn onder andere: welke gemeenten zitten straks wel en niet in de CRO als dit er volgens de huidige wet- en regelgeving alleen maar meer gaan worden bij inwerkingtreding van een luchthavenbesluit, hoe zorg je voor voldoende ondersteuning als er steeds meer van de CRO's gevraagd wordt, en hoe zorg je voor voldoende opleiding en training van je leden. Ook wordt gekeken naar leerpunten uit de ORS. (**actie: secretaris**) Het overleg zal rond de zomer plaats vinden.

Dhr. V.d. Ouderaa vraagt of de CRO's zullen blijven bestaan. De voorzitter antwoordt dat uit de evaluatie niets bijzonders is gekomen dat aanleiding zou moeten zijn om dit te veranderen. Wel is er bij de CRO Rotterdam een bijzondere situatie met de BRR. Hij gaat er vanuit dat de CRO's zullen worden gecontinueerd.

Op 7 juni is bij het NLR de landelijke Kennisdag, op initiatief van het OSCRO georganiseerd door I&W voor leden van CRO's, ORS en COVM Eindhoven. Op de vraag van de voorzitter wie van plan is er naar toe te gaan, steken 5 leden hun vinger op.

De voorzitter meldt verder dat op 27 juni de Stichting Geluidshinder haar jaarlijkse studiedag houdt. Hij is zelf voorzitter van deze stichting. Aangezien de vergadering van de CRO op de zelfde dag plaats vindt, zou dit eventueel aanleiding kunnen zijn om deze te verzetten. Iedereen kan zich aanmelden, maar er zijn wel kosten aan verbonden. Eventueel kan een aanvraag worden gedaan om deze te kunnen declareren.

3. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

4. Verslagen

a. concept verslag overleg 14 februari 2019

tekst:

- Pagina 5, punt 6, 1^e alinea van boven: “dhr. Witjes is immers als bewonersvertegenwoordiger van Schiedam present” moet zijn “**mw. V.d. Coevering** is immers als bewonersvertegenwoordiger van **Lansingerland** present”.

Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

- Pagina 2, punt 1.a, 5^e alinea (notitie over slots): dhr. Ooijevaar merkt op dat het door de formulering lijkt alsof alleen hij behoefte had aan de notitie; er waren volgens hem ook inhoudelijke argumenten.
- Pagina 5, punt 6, kopje A1.1 (quick scan): naar aanleiding van een vraag van dhr. V.d. Ouderaa antwoordt dhr. V.d. Bolt dat de quick scan deze week nog zal worden opgedragen; als het voorstel zinvol blijkt, zal het verder worden meegenomen in het cyclische proces.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 13 december 2018

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het vastgesteld verslag.

5. Terug/voorblik BRR

Dhr. De Jong meldt dat de BRR partijen zienswijzen hebben ingediend op de NRD voor de Luchtvaartnota.

PS hebben vlak voor de verkiezingen gesproken over luchtvaart. Daarbij zijn diverse moties ingediend, onder andere over een andere bestemming van het RTHA terrein en de omvang van de geluidsruimte. Deze worden deze week “doorgespeeld” naar het Rijk.

Dhr. De Jong geeft vervolgens een kort overzicht van de stand van zaken van de coalitie onderhandelingen in Zuid-Holland m.b.t. het RTHA dossier. Hierin zitten de volgende elementen: waarde voor de economie van Zuid-Holland, positief over onderzoek luchthaven

op zee, naleven van regels, zoeken naar oplossingen voor het conflict tussen commerciële luchtvaart en hulpdiensten.

Mw. Tiel merkt op dat de quick scan van het ministerie voor een luchthaven op zee zich richt op een locatie bij IJmuiden. Op haar vraag of Zuid-Holland daarbij denkt aan hetzelfde model, antwoordt dhr. De Jong dat hij dit niet weet.

6. Handhaving

a. ILT Handhavingsrapportage 2018 RTHA

Dhr. Witjes merkt op dat ILT niet aan tafel zit. Deze organisatie heeft vooral zitten kijken naar de wind als oorzaak van de overschrijding in Schiedam, maar volgens hem zijn het vooral de vertraagde nachtvluchten die tot de overschrijding hebben geleid. De voorzitter antwoordt dat ILT is uitgenodigd voor de volgende vergadering. De CRO heeft kennis genomen van de maatregel. De volgende keer kan er met ILT over gesproken worden.

In paragraaf 3.1 van de Handhavingsrapportage staat dat de Inspectie in overleg zal treden met Transavia met als doel te bezien of er mogelijkheden zijn om het aantal nachtvluchten op RTHA zoveel mogelijk te beperken, en dat bij dit overleg ook de exploitant zal worden betrokken. Dhr. Witjes vraagt wat hier de stand van zaken van is. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat dit overleg inmiddels heeft plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een aanpak die moet leiden tot het terugdringen van het aantal nachtvluchten. Dhr. Vos gaat hier nader op in. Zo zijn er in de winter minder vluchten en zal een extra toestel gestationeerd worden, waardoor vertragingen van binnenkomende vluchten makkelijker kunnen worden opgevangen. In de zomer worden de schema's aangepast om uit de randen van de nacht weg te blijven. De voorzitter vraagt of het actieplan gedeeld kan worden met de CRO. Dhr. Vos antwoordt dat dit niet mogelijk is, omdat alles verdisconteerd is in de hele operatie.

Dhr. V.d. Ouderaa vindt het merkwaardig dat niet gekeken wordt naar de Lansingerlandse kant. Ook plaatst hij vraagtekens bij de mogelijkheid om op het laatst de geluidsruimte toch weer 100% vol te vliegen.

Mw. Kuijpers meldt dat zij van ILT een antwoord heeft gekregen op de brief van de NMZH naar aanleiding van de aan RTHA opgelegde maatregel. In de brief staat onder andere, dat er nauwkeuriger gevlogen wordt, doordat er minder vliegtuigen type F50 worden ingezet. De brief zal de volgende keer bij de stukken worden gevoegd.

Dhr v.d. Kleij merkt nog op dat er drie formele bezwaren tegen het besluit van ILT zijn ingediend en twee verzoeken om informatie zijn ontvangen. Het onderzoeksrapport is nog niet toegestuurd, maar dat kan wel gedeeld worden.

Dhr. Ooijevaar wil graag weten wat nu de stand van zaken is qua ontwikkeling van de geluidbelasting. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat de ZOG nu op 86% staat. Er is de afgelopen weken veel oostenwind geweest. Afsproken wordt om de stand van de ZOG voortaan bij de kwartaalrapportage meldingen te voegen. **(actie: DCMR)**

Dhr. Witjes stelt dat het beheersplan “voor de Bühne” is. De laatste weken is weer veel over Schiedam gevlogen, maar wel op tijd. “Anders waren ze wel over de grens heen gegaan.”

Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat het beheersplan juist bedoeld is om overschrijdingen te voorkomen.

De voorzitter sluit de discussie af. Het hele pakket stukken zal de volgende keer opnieuw op de agenda komen. (**actie: secretaris**) Dhr. Poot verzoekt om de volgende vergadering niet te verzetten. De secretaris wordt gevraagd een opzetje te maken met vragen t.b.v. de discussie met ILT en deze rond te sturen voor aanvulling. (**actie: secretaris**)

b. ILT Maatregel en beheersplan RTHA

zie onder a.

c. bewonersvertegenwoordigers notitie “Nachtvluchten/ overschrijding grenswaarden gem. Schiedam”

zie onder a.

7 Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. DCMR jaarrapport gebruiksjaar 2018

Dhr. Algra geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Niet alleen het aantal meldingen verdubbelde ten opzichte van het vorig jaar, ook was er een forse toename van het aantal vragen met maar liefst 270%.

De voorzitter vraagt naar het percentage meldingen in de nacht. Dhr. Algra zegt toe dit uit te zoeken. (*noot secretaris: deze actie vervalt, want de gevraagde informatie staat in het rapport grafiek 11 en 12; het aantal meldingen over nachtvluchten bedroeg circa 10% van het totaal.*)

Mw. Tiel vraagt naar het onderscheid tussen landen vóór en na 23.00 uur. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat landingen mogen worden gepland tot 24.00 uur.

Er worden veel klachten ontvangen over vluchten uit Alicante die volgens schema hadden moeten landen vóór 23.00 uur, maar geland zijn na 23.00 uur. Dit geldt zowel voor de vluchten die geland zijn na 23.00 uur als voor vluchten die geland zijn na 24.00 uur. Dhr. Ooijevaar vraagt zich af of Alicante niet te ver weg ligt voor (meerdere malen) heen en weer vliegen en de planning eigenlijk te krap is. Dhr. Vos antwoordt dat niet het geval is, maar dat hij dit nu niet uit kan leggen, omdat de materie te complex is.

De analyse van de invloed van het baangebruik op Schiphol op de meldingen rond RTHA heeft volgens dhr. Algra opgeleverd, dat vooral gebruik van de baancombinatie 36C/36R in Amsterdam leidt tot veel meldingen bij Rotterdam. Hij adviseert prioriteit aan dit probleem te geven.

Naar aanleiding van hetgeen het rapport op pagina 33, punt 7 zegt over het verschil tussen gemeten en berekend geluid, vraagt dhr. V.d. Ouderaa welke actie wordt ondernomen om deze verschillen te verkleinen. Dhr. Algra antwoordt dat ten behoeve van de handhaving de geluidbelasting op de handhavingspunten berekend wordt. De metingen door de meetposten hebben een ander doel, maar doordat twee van de zes handhavingspunten vrijwel samenvallen met de locatie van twee van de zes meetposten, kunnen wel vergelijkingen worden gemaakt. Er zijn diverse verklaringen voor verschillen tussen meting en berekening, bijvoorbeeld als gevolg van reflecties. De geconstateerde verschillen bij RTHA zijn echter zo klein dat je

volgens dhr. Algra niet bang hoeft te zijn dat de berekening niet klopt. Dhr. V.d. Kleij voegt hier nog aan toe dat de gemeten waarden zelfs lager zijn dan berekend.

Naar aanleiding van de aanbeveling in het rapport om toepassing van RNP navigatietechniek te onderzoeken merkt dhr. Verspeek op dat LVNL al verplicht is om RNAV en RNP routes in te voeren. LVNL is daar nu druk mee bezig. Het komt in het kort neer op meer navigeren op satellieten. Een volgende keer zal hij hierover meer vertellen. **(actie: secretaris/ LVNL)**

De voorzitter concludeert dat het rapport qua aanbevelingen geen nieuwe inzichten heeft opgeleverd en in feite een pleidooi houdt voor het nalopen van de vorige afspraken.

Dhr. Witjes wil nog opmerken dat het rapport goed inzicht geeft in de interferentie met Schiphol, en dat het rapport bevestigt dat de randen van de nacht de meest kwetsbare perioden zijn. Hij vindt het jammer dat er sinds kort ook vluchten in de vroege ochtend aankomen.

Mw. Kuijpers vindt het jammer dat er in het rapport niets staat over het effect van het overhevelen van winterslots naar de zomer. De voorzitter vindt dat geprobeerd zou moeten om scherper inzicht te krijgen in dit soort relaties. Hij is ook benieuwd of er nog iets te zeggen valt over de correlatie tussen meldingen en mooi weer, en tussen meldingen en maatschappelijk noodzakelijk verkeer (overdag/avond/nacht).

b. DCMR rapport 1^e kwartaal gebruiksjaar 2019

Dhr. Algra geeft een korte toelichting. Er zijn in het eerste kwartaal van 2019 heel veel meldingen (1941) binnen gekomen van één persoon. Wegens onnauwkeurigheid in de meldingen moesten deze vaak handmatig aan vluchten gekoppeld worden, hetgeen heel veel werk kostte. Er is met deze persoon contact gezocht en hij is uitgenodigd voor een gesprek, maar daar had hij geen behoefte aan. Daarmee houdt het dan op. De meldingen worden wel geregistreerd maar niet meegenomen in de analyses.

Dhr. Witjes signaleert dat er ook nog tien melders waren die meer dan 160 klachten indienden.

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. Hinder beperkende maatregelen: cyclisch proces

De secretaris geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Hierin wordt de grote lijn van het voorstel voor de inrichting van het proces en organisatie uiteengezet. De presentatie wordt afgesloten met een aantal vragen m.b.t. de financiering.

Op de vraag welk bureau gevraagd zal worden om de quick scan te doen, antwoordt de secretaris dat gedacht moet worden aan bureaus als To70, Adecs, etc.

Dhr. Witjes vindt dat het een ingewikkeld verhaal is geworden. Dhr. Schendstok onderstreept dat het juist een simpel model is, maar nog rijp en groen.

Mw. Tiel vindt het een goed initiatief. Ze vraagt aandacht voor de relatie met de Luchtvaartnota, met name de governance aspecten hierin. Verder is ze benieuwd wie mee gaat betalen: BRR, Rijk,...?

De voorzitter vraagt aandacht voor de wijze van besluitvorming. Moet dat bijvoorbeeld met meerderheid van stemmen of unaniem? (*noot secretaris: in het voorstel wordt verwezen naar hetgeen is vastgelegd in het huishoudelijk reglement van de CRO, namelijk twee-derde meerderheid.*)

De voorzitter concludeert dat het een goed en zinvol voorstel is. De vergadering stemt in met zijn voorstel om het te accorderen. De financieringsvraag wil hij neerleggen bij de BRR en RTHA. Deze vraag zal worden geformaliseerd in een brief van de CRO aan deze partijen. (**actie: secretaris**) De luchthaven zegt ter vergadering al toe mee te willen betalen.

9. Luchthavenbesluit

a. voortgang

Er worden geen nieuwe ontwikkelingen gemeld.

b. gevolgen van het al dan niet hebben actueel Luchthavenbesluit

Mw. Kuijpers wil graag weten hoe je kan bereiken dat vrijgekomen slots niet meer hoeven te worden uitgegeven. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat dit niet een simpel proces is. Een dergelijk voorstel moet in ieder geval langs de Coordination Committee. Hierin zitten in ieder geval de luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven regelmatig gebruiken.

Mw. Kuijpers vraagt of het traumacentrum en de politie geen uitspraken kunnen doen over te verwachten volume in de toekomst. Volgens dhr. V.d. Kleij is dit niet mogelijk.

De voorzitter (dhr. Ooijevaar) memoreert dat de vorige keer de vraag was of we wel of niet de status quo willen handhaven. Hij vraagt of er nu nieuwe inzichten zijn en of de leden er nu anders in staan?

Dhr. Witjes en dhr. V.d. Ouderaa beantwoorden deze vraag met nee.

Dhr. Poot vraagt of Transavia iets meer kan vertellen over vlootvervanging. Dhr. Vos kan dit nu even niet, omdat er veel onzekerheid is over de 737 MAX. Als de termijn waar we het over hebben drie tot vijf jaar is, is er volgens dhr. Poot geen reden om hier op vooruit te lopen. Dhr. V.d. Kleij werpt tegen dat het op een gegeven moment wel gaat knellen.

De voorzitter constateert dat de conclusie niet is veranderd.

Dhr. Witjes wil tenslotte nog weten wat de definitie is van een vakantievlucht. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat dit een vlucht is gecombineerd met accommodatie. Voor de slotuitgifte maakt dit echter niet uit.

10. Vacatiegelden: herziening regels toekenning

De vergadering gaat unaniem akkoord met het voorstel.

11. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2018

Dhr. V.d. Ouderaa vraagt of er geen doorbelasting van de vergaderruimte plaatsvindt. Dhr. Poot antwoordt dat dit geen doel dient.

De CRO neemt de jaarrekening 2018 voor kennisgeving aan.

b. jaarverslag 2018

De CRO stelt het jaarverslag 2018 ongewijzigd vast.

12. Rondvraag

Dhr. V.d. Kleij meldt dat het nieuwe boekje feiten en cijfers beschikbaar is. Verder kondigt hij aan dat Maartje Virardi zijn vaste vervanger zal zijn.

Mw. Kuijpers vraagt aandacht voor het beleid m.b.t. het plaatsen van berichten over actualiteiten op de website. Volgens de secretaris zal de voorzitter (dhr. V.d. Vlist) dit de volgende vergadering kort toelichten. **(actie: voorzitter/ secretaris)**

Dhr. Bal meldt dat inmiddels een tweede vliegtuig van de vliegclub is omgebouwd.

Dhr. V.d. Ouderaa signaleert dat de laatste tijd veel vluchten vertrekkend in oostelijke richting (baan 06) en op weg naar het zuiden na de start eerst een bocht naar het noorden maken en vraagt zich af wat de reden is. Dhr. Verspeek antwoordt dat dit bijvoorbeeld met meteo te maken zou kunnen hebben. Hij zal dit uitzoeken. **(actie: LVNL)**

Dhr. Witjes wijst erop dat de luchthaven tegenwoordig een “avondweerbericht” met het verwachte baangebruik op de website plaatst. Hij complimenteert de luchthaven hiervoor, maar het is helaas slecht te vinden. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat er wordt gewerkt aan een herontwerp van de website.

Dhr. Poot zou graag zien dat van brieven van de BRR aan de Minister standaard een afschrift naar de CRO gaat. Dhr. De Jong zegt toe hierop terug te komen.

Dhr. Poot heeft een vraag aan dhr. Vos naar aanleiding van het grote aantal overschrijdingen van de 23.00 uur grens door vluchten uit Alicante. Hij vraagt of dhr. Vos de complexiteit nader kan toelichten en hoe het probleem aangepakt kan worden. Dhr. Vos antwoordt dat dit te complex wordt. De oorzaak ligt vaak bij de vlucht ervoor. Inmiddels zijn de schema's wel aangepast. Alicante zit in een 3-vluchten-schema. Dat past in de openingstijden van RTHA.

13. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.