



## CRO Luchthaven Rotterdam

<b>Vergadering:</b>	<b>CRO plenair</b>
<b>Datum:</b>	<b>26 september 2019</b>
<b>Agendapunt:</b>	<b>12</b>
<b>Onderwerp:</b>	<b>Hinder beperkende maatregelen</b>
<b>Soort:</b>	<b>besluit (12.a)/ informatie (12.b)/ bespreking (12.c)</b>
<b>Bijlage(n):</b>	<b>3 (plus 2 bijlagen)</b>

---

### **a. Quick Scan aanpassen vertrekroute 06 als voorgesteld in MER**

**Voorstel:** voor een goede beoordeling en weging van de effecten van de voorgestelde route aanpassing aanvullend onderzoek te laten doen, namelijk een berekening ( $L_{den}$  en ernstig gehinderden) op basis van de werkelijk gevlogen routes en een berekening van de maximale geluidbelasting ( $LA_{max}$ ) voor het meest representatieve toestel uit het commerciële verkeer, de Boeing 737-800, dit alles conform bijgevoegde offerte van Adecs.

**Toelichting:** Mede op advies van de CRO heeft de BRR besloten een quick scan uit te laten voeren naar de effecten van een wijziging van de vertrekroutes van baan 06 (richting Lansingerland) waarbij de bestaande knik vlak na het opstijgen scherper wordt gemaakt. Hiermee wordt beoogd de meest geluid belaste kernen in Lansingerland te ontzien.

In het rapport van Adecs zijn de effecten op de gebruikelijke manier inzichtelijk gemaakt in termen van  $L_{den}$  geluidscontouren, aantallen belaste woningen en ernstig gehinderden. Zoals verwacht leidt de aanpassing tot een verbetering in de meest belaste gebieden (48 en 56 dB(A)  $L_{den}$ ). In de minder zwaar belaste gebieden (40 dB(A)  $L_{den}$ ) treedt echter een verslechtering op, met name aan de Rotterdamse kant. De vraag is nu hoe deze ten opzichte van elkaar gewogen moeten worden. De werkgroep heeft hiervoor behoefte aan meer informatie, met name de piekbelasting ( $LA_{max}$ ) waaraan bewoners blootgesteld worden. Ook heeft de werkgroep behoefte aan een nieuwe berekening op basis van de werkelijk gevlogen routes als referentiekader, omdat in de praktijk aan de Rotterdamse vaak al eerder van de route wordt afgeweken (“afsnijden van de bocht”). De nieuwe berekening dient zich te beperken tot het inzichtelijk maken van de verschillen tussen de vigerende situatie (huidige praktijk) en de voorgestelde routewijziging. Andere maatregelen zoals minder afwijken en/of aanpassing van de vertrekprocedure vallen wat de werkgroep betreft niet binnen de scope van dit aanvullend onderzoek.

**Indiener(s):** werkgroep hinder beperking

**Financiën:** De kosten van het aanvullend onderzoek bedragen € 4355,= excl. BTW. Eerst zal nog afgesproken zal moeten worden welke partijen deze gaan dragen.

### **b. Stand van zaken voorstellen 2019**

De voorzitter van de werkgroep hinder beperking zal een korte toelichting geven op de stand van zaken.

### **c. Kritiek BTV**

Op verzoek van de secretaris heeft de BTV het nieuwsbericht over de mogelijkheid om voorstellen in te dienen voor hinder beperkende maatregelen op haar website geplaatst. De BTV heeft daar echter de volgende “disclaimer” aan toegevoegd (12.c.1):

*De vereniging BTV-Rotterdam staat zeer kritisch tegenover deze oproep. Hiervoor zijn meerdere redenen.*

- 1. De veroorzaker van de overlast is het vliegveld. Zij verleggen het zoeken naar een oplossing naar de burger. Dit heet afschuiven van verantwoordelijkheid.*
- 2. De enige oplossing die werkelijk werkt is: minder vliegen; dat is volgens de ‘spelregels’ niet toegestaan, waardoor ieder voorstel op dit vlak wordt afgewezen.*
- 3. Er zijn in afgelopen jaren geen structurele verbeteringen geconstateerd die de overlast daadwerkelijk verminderen; in tegendeel, de overlast is alleen meer geworden.*
- 4. Deze wijze om de suggestie te wekken dat de burger wordt gehoord past volledig in de werkwijze van de luchtvaart: men mag meepraten, maar er wordt niets mee gedaan.*

### **Vraag aan de CRO is of de leden deze mening delen.**

Vervolgens heeft de BTV in een nieuwsbrief haar leden opgeroepen om klachten over het formulier voor het indienen van voorstellen naar de CRO en de BTV te mailen. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een kritische brief aan de CRO met onder andere een bloemlezing van reacties van leden (12.c.2). De BTV verzoekt de CRO deze brief op te nemen als ingekomen stuk en heeft een kopie gestuurd naar de BRR, de Kerngroep Luchtvaartnota Zuid-Holland en de Klankbordgroep Luchtvaartnota.

In de brief wordt onder andere gesteld dat de automatische reactie die de indiener ontvangt, zeer onbeleefd is. Bedoeld wordt de handmatig verzonden antwoordmail met de volgende tekst: *“Dank voor het inzenden van uw voorstel. U ontvangt te zijner tijd nader bericht. vriendelijke groet, CRO luchthaven Rotterdam”*

Uiteraard is het formulier (nog) niet perfect en zal de werkgroep sowieso alle feedback die is binnengekomen, benutten om het formulier voor de volgende ronde te verbeteren. Daarbij wordt nog opgemerkt dat behalve de velden voor persoonlijke (contact)gegevens, slechts vier velden echt verplicht ingevuld moeten worden, namelijk **aanduiding, doel, beschrijving en onderbouwing** van het voorstel. De overige velden zijn niet verplicht, of er kan voor de optie “weet niet” gekozen worden (of “voor zover bekend,..”).

**Bijlage(n):**

- 12.a** oplegnotitie van gemeenten Rotterdam en Lansingerland aan werkgroep hinder beperking “Resultaten quickscan wijziging vertekroute RTHA” d.d. 28 augustus 2019 (plus 2 bijlagen)
- 12.c.1** mail van BTV ”Re: Vanaf vandaag kunnen voorstellen voor hinder beperkende maatregelen worden ingediend bij de CRO” d.d. 1 augustus 2019
- 12.c.2** Brief van BTV “Gebruiksonvriendelijke wijze -hoge drempel-indienen hinderbeperkende maatregelen Rotterdam” d.d. 2 september 2019

---

**Communicatie:** a en b: bericht op de website  
c: nader te bepalen