



CRO Luchthaven Rotterdam

Jaarverslag 2019

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam

d.d. 30 april 2020

adres:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

INLEIDING

Op 1 mei 2013 is de Commissie regionaal overleg (CRO) luchthaven Rotterdam ingesteld tegelijk met de inwerkingtreding van de omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA).

Volgens artikel 13 van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis dient de commissie jaarlijks vóór 1 april *) een verslag op te stellen over de uitgevoerde werkzaamheden in het voorgaande kalenderjaar en dient dit jaarverslag in ieder geval te bevatten:

- a. een beschrijving in hoeverre het jaarplan tot uitvoering is gekomen;
- b. de samenstelling van de commissie in het voorgaande kalenderjaar;
- c. een beschrijving in hoeverre bijzondere voorvallen of omstandigheden voor haar werkzaamheden van belang zijn geweest;
- d. een overzicht van de inkomsten en uitgaven van de commissie.

Voor u ligt het jaarverslag van de CRO luchthaven Rotterdam over het jaar 2019. Het wordt na vaststelling door de CRO naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat gezonden en is openbaar.

*) In verband met de Corona COVID-19 crisis heeft het ministerie van I&W voor het indienen van het verslag over 2019 uitstel verleend tot 1 juli 2020.

a. ACTIVITEITEN VAN DE COMMISSIE IN 2019

Hieronder worden in het kort de activiteiten van de commissie in 2019 beschreven. De onderwerpen en de volgorde komen overeen met het actieplan (hoofdstuk 4) uit het jaarplan 2019.

Plenaire vergaderingen:

De commissie is in 2019 vijf maal bijeen gekomen, namelijk op:

14 februari (extra vergadering ter bespreking van actualisering lijst hinder beperkende maatregelen)
6 mei
27 juni
26 september
19 december

1. Handhavingsrapportage IL&T 2018

De Handhavingsrapportage RTHA van IL&T over het jaar 2018 is geagendeerd en besproken in de CRO.

De grenswaarde voor de geluidbelasting is in één handhavingspunt (nummer 6 in Schiedam) met ongeveer 18% overschreden. De door de Inspectie uitgevoerde oorzaakanalyse heeft uitgewezen dat deze overschrijding het gevolg is geweest van te veel landend verkeer vanuit het zuidwesten als gevolg van sterk afwijkende windcondities (veel noordoostelijke wind) in vergelijking met andere gebruiksjaren. De Inspectie is van oordeel dat er niet sprake is geweest van een overschrijding vanwege een unieke oorzaak. Weliswaar is sprake geweest van een onvoorzienbare bijzondere situatie, maar deze is volgens de Inspectie niet zo uniek dat deze in het gebruiksjaar 2019 niet meer kan voorkomen. Daarom heeft de Inspectie besloten maatregelen op te leggen die ertoe moeten leiden dat deze overschrijding in het gebruiksjaar 2019 niet meer optreedt.

2. Capaciteitsdeclaratie RTHA 2019/2020

De capaciteitsdeclaraties RTHA winter 2019/20 en zomer 2020 en de aangepaste capaciteitsdeclaratie zomer 2019 zijn geagendeerd en besproken in de CRO.

De luchthaven heeft de lopende capaciteitsdeclaratie voor de zomer van 2019 aangepast. In het gebruiksjaar 2018 is de toegestane geluidsbelasting in handhavingspunt 6 overschreden. Om herhaling in gebruiksjaar 2019 te voorkomen heeft de luchthaven in opdracht van ILT een beheersplan opgesteld. Dit beheersplan maakte een tussentijdse aanpassing van de capaciteitsdeclaratie voor zomer 2019 noodzakelijk. De aanpassing moet het mogelijk maken dat bij dreigende overschrijding van de geluidruimte aan de slotcoördinator kan worden gevraagd om teruggeven slots niet opnieuw uit te geven.

3. Meldingen

In 2019 zijn de volgende door de DCMR opgeleverde rapportages geagendeerd en besproken in de CRO:

Jaarrapportage 2018 Analyse meldingen rondom Rotterdam The Hague Airport,
Rapportage 1^e kwartaal 2019 Vliegtuigmeldingen Rotterdam The Hague Airport,
Rapportage 2^e kwartaal 2019 Vliegtuigmeldingen Rotterdam The Hague Airport,
Rapportage 3^e kwartaal 2019 Vliegtuigmeldingen Rotterdam The Hague Airport,
Rapportage 4^e kwartaal 2019 Vliegtuigmeldingen Rotterdam The Hague Airport.

N.B. De planning van de rapportages is in de loop van 2018 aangepast aan de luchthavenkalender en loopt dus voortaan synchroon met het gebruiksjaar RTHA en het rapportage stramien van IL&T. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de vergelijkbaarheid van rapportages van voor en na deze wijziging. Vanaf de derde rapportage 2018 wordt gerapporteerd over het gebruiksjaar van RTHA. Voor RTHA geldt als gebruiksjaar de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daaropvolgende jaar.

Het aantal meldingen over het vierde kwartaal (21.860, waarvan 1.804 overvliegers) is ten opzichte van vorig jaar met ongeveer de helft toegenomen. Deze trend is inmiddels zes achtereenvolgende kwartalen waarneembaar. Er

werd grofweg tien maal zo veel "geklaagd" als vier jaar eerder, terwijl het aantal vliegbewegingen van de grote luchtvaart vrijwel gelijk is gebleven (21.605 vliegtuigbewegingen in 2015 tegen 21.049 in 2019)!

4. Communicatie met omwonenden

De CRO organiseert een maal per jaar na het uitkomen van de jaarrapportage van de DCMR en bespreking ervan in de CRO een bijeenkomst met frequente melders. In het verslagjaar vond deze plaats op 18 juni in het gemeentehuis van Lansingerland. De bijeenkomst was zeer druk bezocht. Vanuit de CRO namen deel de voorzitter en secretaris, RTHA, LVNL, DCMR en de vertegenwoordiger van de bewoners van Lansingerland. Wethouder Fortuyn van Lansingerland (tevens CRO-lid) was weer gastheer. De voorzitter heeft uit de discussie negen punten gedestilleerd, die meegenomen zijn naar de plenaire vergadering van de CRO. Daarin is vervolgens besloten of en hoe deze verder worden opgepakt:

1. *Kan de definitie van het begrip frequente melder (het aantal meldingen dat als criterium wordt gehanteerd) worden aangepast?*
=> *verkennen in afstemming met andere CRO's via OSCRO*
2. *Kan het doen van meldingen gebruiksvriendelijker worden gemaakt?*
=> *verkennen in samenhang met voorstellen voor gebruik account*
3. *Kan zodra het format voor het indienen van voorstellen voor hinder beperkende maatregelen beschikbaar is, dit gecommuniceerd worden?*
=> *is gedaan*
4. *Hoe zou de CRO ook nog kunnen communiceren anders dan via de website (bijvoorbeeld middels een alert)?*
=> *oppakken in nog in te stellen werkgroep communicatie*
5. *Hoe kan geregeld worden dat er gehandhaafd wordt wanneer "cowboys" op zeer geringe hoogte vliegen?*
=> *eerst probleem inventariseren in overleg met ILT*
6. *Vraag over gebruik van één uniek referentienummer per melding bij terugmelding door DCMR.*
=> *eerst probleem helder krijgen*
7. *Hoe reëel is de planning van vluchten?*
=> *is reeds doorlopend punt van aandacht in de CRO; geen afzonderlijke actie*
8. *Hoe kan met tariefbeleid het vliegen in de nacht ontmoedigd worden?*
=> *meenemen in werkgroep hinder beperking*
9. *Hoe wordt overlast bepaald?*
=> *meenemen in werkgroep hinder beperking*

In 2019 heeft geen informatie- en discussieavond plaatsgevonden.

N.B. Als eerstvolgende staan Hillegersberg/ Schiebroek en Overschie op de rol.

Burgers weten steeds beter de weg te vinden naar het contactformulier op de website. Het secretariaat ontving via dit kanaal diverse vragen, opmerkingen, suggesties, et cetera. Getracht is al deze inkomende berichten zo goed mogelijk te beantwoorden.

5. Actualisatie en voortgang Uitvoeringsplan minimaliseren geluidhinder

In mei en juni 2018 heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) twee sessies georganiseerd met leden van de CRO (aangevuld met de BTV), ten behoeve van een grote update van de lijst hinder beperkende maatregelen. De opbrengst uit beide sessies was de basis voor het rapport dat in februari 2019 voor advies aan de CRO is voorgelegd (in een extra vergadering). Voor alle 19 benoemde maatregelen heeft de CRO de prioriteit aangegeven. Drie maatregelen zijn van de lijst afgevoerd, waarvan één omdat deze in feite reeds uitgevoerd is, en twee andere omdat deze inmiddels niet mogelijk zijn gebleken.

Op voorstel van LVNL is naar het voorbeeld van de Omgevingsraad Schiphol een voorstel op papier gezet voor een jaarlijkse cyclus voor het indienen van voorstellen voor hinder beperkende maatregelen en de besluitvorming hierover. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat de CRO op 6 mei 2019 heeft besloten om zelf de regie te nemen over het programma hinder beperkende maatregelen en in te stemmen met het voorstel voor de inrichting van proces en organisatie. Vervolgens heeft de CRO in haar vergadering van 27 juni 2019 de Werkgroep Hinder Beperking ingesteld. De werkgroep heeft het dagelijks beheer over het programma en adviseert de CRO over aanpassingen ervan. De werkgroep is als volgt samengesteld:

dhr. E.R. Struch (secretaris CRO)	Voorzitter
dhr. S.M. van der Kleij (luchthaven)	Lid
dhr. J.R.H. Schendstok (omwonenden)	Lid
dhr. R. Algra (DCMR)	Adviseur

Elk jaar kunnen tot 15 september nieuwe voorstellen voor hinder beperkende maatregelen worden ingediend. Iedereen kan een voorstel doen. Dit moet echter wel aan een aantal inhoudelijke en vormvereisten voldoen. Als een voorstel als voldoende kansrijk wordt beoordeeld, kan de CRO besluiten om het nader te verkennen en uit te laten werken. Of een voorstel uiteindelijk ook wordt uitgevoerd, beslist de instantie die erover gaat.

In de zomer van 2019 is direct met de cyclus gestart. Van 29 juli tot en met 15 september 2019 kon iedereen voorstellen voor hinder beperkende maatregelen indienen bij het secretariaat van de CRO. Van deze mogelijkheid is in deze periode 69 maal gebruik gemaakt. Daarbij ging uiteraard ook wel eens wat mis. Zo werd meerdere keren vergeten om het voorstel zelf bij de mail te voegen, en een enkele keer was het bijgevoegde document onleesbaar of kon het zelfs helemaal niet geopend worden. In dat geval werd door het secretariaat met de indiener contact opgenomen met het verzoek het voorstel opnieuw in te dienen. Uiteindelijk bleven er zo 64 bruikbare [voorstellen](#) over. De Werkgroep Hinder Beperking heeft deze voorstellen vervolgens getoetst op de inhoudelijke vereisten. Waar een voorstel bleek te bestaan uit meerdere onderdelen, heeft de werkgroep deze uitgesplitst (a, b, c, etc..) en afzonderlijk getoetst. Daarbij viel uiteindelijk iets meer dan de helft van de (deel)voorstellen af. Het oordeel van de werkgroep is vastgelegd in deze [rapportage](#). Als volgende stap zal de werkgroep de overgebleven (deel)voorstellen beoordelen op kansrijkheid. Van de afgevallen (deel)voorstellen wordt een bloemlezing gemaakt, die bijvoorbeeld gebruikt kan worden als input voor de discussie over het nieuwe Luchthavenbesluit. Alle indieners zijn begin 2020 persoonlijk geïnformeerd.

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. De quick scan is in opdracht van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland uitgevoerd door Adecs. 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 zwaarbelaste 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 CRO heeft besloten om 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.

6. (voortgang) Luchthavenbesluit

Dit onderwerp was ook in 2019 vast agendapunt voor de plenaire vergaderingen van de CRO, maar er was nauwelijks voortgang te melden. De minister van I&W heeft de besluitvorming over de lange termijn ontwikkeling van RTHA inmiddels gekoppeld aan de Luchtvaartnota 2020-2050 en aan de herziening van het luchtruim. Hierdoor is vertraging opgetreden in het proces en is de planning onzeker. De luchthaven heeft in de laatste vergadering van het verslagjaar aangekondigd het proces op weg naar een nieuw luchthavenbesluit nieuw leven in te blazen en toegelicht hoe zij het proces wil gaan inrichten.

7. Luchtvaartnota/ herziening luchtruim

Mw. V.d. Veen en Dhr. Vrugt, projectdirecteur Herindeling Luchtruim bij het ministerie van I&W hebben in de vergadering van juni de CRO bijgepraat over de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de

luchtruimherziening. Individuele leden van de CRO hebben bovendien deelgenomen aan de twee door het ministerie georganiseerde Ontwerpdagen.

In dezelfde vergadering heeft dhr. Vrugt namens zijn collega mw. Werther (manager Luchtvaartnota) ook een update gegeven over de Luchtvaartnota 2020-2050. De CRO heeft daarbij aandacht gevraagd voor het inruimen van voldoende tijd voor het indienen van zienswijzen.

Tenslotte heeft in deze vergadering dhr. IJsselstijn, projectmanager Meten en Berekenen Vliegtuiggeluid bij het ministerie van I&W een toelichting gegeven op zijn project. Er is in ieder geval nauwe afstemming met het project Burgermeetnet van de provincie Zuid-Holland. In de vergadering van december hebben dhr. Smetsers van het RIVM en dhr. IJsselstein het eerste resultaat, het adviesrapport "Vliegtuiggeluid, meten, berekenen en beleven" gepresenteerd. De Minister heeft alle aanbevelingen uit dit rapport overgenomen. Vanuit de CRO werd onder andere de vraag gesteld of L_{den} nog wel een goede maat is voor de ondervonden hinder. Het RIVM beveelt in zijn rapport aan ook naar andere factoren te kijken. Een getal aan het eind van het jaar staat immers ver af van het moment dat een vliegtuig daadwerkelijk over komt. Het RIVM stelt dat desondanks L_{den} de hinder vrij goed beschrijft.

8. Problematiek ultrafijnstof (UFP)

Mw. N. Janssen en mw. B. Janssen-Stelder van het RIVM hebben in de december vergadering het "Onderzoeksprogramma gezondheidsrisico's ultrafijn stof rond Schiphol" toegelicht en de eerste resultaten hiervan, namelijk: de rapporten "Metingen en berekeningen van ultrafijn stof van vliegverkeer op Schiphol" en "Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol". Samen laten deze studies zien dat kortdurende verhoogde blootstelling aan UFP zoals die in de regio Schiphol voorkomt, samenhangt met acute effecten op de gezondheid. Het is nog niet duidelijk wat dit op lange termijn betekent. Dit wordt in het derde onderdeel van dit onderzoeksprogramma onderzocht (Onderzoek naar de effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer).

9. Nieuwe Europese systematiek geluid (DOC29)

Dhr. Hartjes, projectleider voor de implementatie van Doc29 op regionale luchthavens heeft in de december vergadering een korte toelichting gegeven op de stand van zaken. Kern is dat nog wordt gekeken naar de mogelijkheden. Medio 2020 wordt het technisch antwoord verwacht. Afgesproken is dat contact zal worden gehouden over de verdere betrokkenheid van de CRO.

10. Diverse presentaties

Er zijn ter ondersteuning van geagendeerde onderwerpen presentaties gegeven door:

- DCMR over de jaarrapportage meldingen 2018,
- ILT over handhaving grenswaarde geluid RTHA,
- ministerie van I&W over de luchtruimherziening,
- ministerie van I&W over de luchtvaartnota,
- ministerie van I&W over Programmatische aanpak meten en berekenen vliegtuiggeluid,
- ministerie van I&W en RIVM over het adviesrapport "Vliegtuiggeluid, meten, berekenen en beleven",
- LVNL over introductie Performance Based Navigation (PBN) en
- RIVM over het Onderzoeksprogramma gezondheidsrisico's ultrafijn stof rond Schiphol.

Er waren dit jaar geen algemeen informerende presentaties.

Tenslotte zij nog vermeld dat leden van de CRO Rotterdam op 6 november een werkbezoek hebben gebracht aan LVNL op Schiphol.

11. Vooruitblik/terugkoppeling BRR

Dit was elke plenaire vergadering van de CRO een vast agendapunt.

12. Implementatie adviezen verkenner

Er waren in 2019 geen nieuwe ontwikkelingen.

13. Website

Er zijn geen bijzonderheden te melden.

14. Uitwisseling kennis en ervaring met CRO's en ORS

Ook in dit verslagjaar is het OSCRO (Overleg Secretarissen luchtvaartcommissies CRO's en COVM's) weer tweemaal bijeengekomen voor het uitwisselen van ervaringen en actualiteiten, en het bespreken van een aantal bijzondere thema's (o.a. Proefcasus Eindhoven en Programma meten en berekenen vliegtuiggeluid). Daarnaast zijn de secretarissen van de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis en de COVM en het ministerie van I&W bijeengekomen voor overleg over diverse onderwerpen, waaronder de voorbereiding van de nationale CRO kennisdag, die uiteindelijk heeft plaatsgevonden op 7 juni 2019. Ook hebben de secretarissen samen het position paper van de voorzitters van de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis voorbereid.

15. (her)benoeming leden

In 2019 hebben vijf leden de CRO verlaten. Na het doorlopen van de afgesproken procedure heeft de voorzitter vier nieuwe leden benoemd en twee leden herbenoemd voor een tweede en laatste termijn. Een van de vertrekkende bewonersvertegenwoordigers is (na het doorlopen van de afgesproken procedure) opgevolgd door zijn plaatsvervanger.

16. Evaluatie CRO

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis in 2018 geëvalueerd. In de vergadering van september 2019 is een notitie van voorzitter en secretaris besproken waarin een voorzet werd gedaan voor de door de CRO luchthaven Rotterdam uit deze evaluatie te trekken conclusies. Daarbij zijn ook de aanbevelingen van de kwartiermaker voor de Omgevingsombudsman betrokken. De voorzet betrof:

- a. verruiming taak.
- b. positie BRR.
- c. maatregelen hinder beperking.
- d. communicatie.

Op 30 april 2019 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de voorzitters van de Commissies Regionaal Overleg van de luchthavens van nationale betekenis (GAE, LEY, MAA en RTHA) en een ambtelijke delegatie van het ministerie van I&W. Tijdens dit overleg is afgesproken dat de CRO's in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 een position paper zouden opstellen als input voor de discussie over de governance, in het bijzonder de toekomst van de CRO's. Het document is op 28 juni 2019 naar de Minister van I&W gezonden.

17. Vaststellen Jaarverslag 2018

Het jaarverslag 2018 is vastgesteld in de CRO vergadering van 6 mei 2019.

18. Vaststellen Jaarrekening 2018

De jaarrekening 2018 is voor kennisgeving aangenomen in de CRO vergadering van 6 mei 2019 en vervolgens vastgesteld door het bestuur van de SOCRO.

19. Vaststellen Jaarplan 2020

Het jaarplan 2020 is vastgesteld in de CRO vergadering van 26 september 2019.

20. Vaststellen Begroting 2020

De begroting 2020 is goedgekeurd in de vergadering van de CRO van 26 september 2019 en vervolgens vastgesteld door de het bestuur van de SOCRO.

b. SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIE IN 2019

Naam	Functie/organisatie/namens	Opmerking
J. van der Vlist	Voorzitter	2 ^e termijn
E. Struch	Secretaris	
A. Bom	Provincie Zuid-Holland	tot 26 september 2019
W. de Zoete	Provincie Zuid-Holland	m.i.v. 26 september 2019
J. Bokhove	Gemeente Rotterdam	
J. Ooijevaar	Gemeente Schiedam	
S. Fortuyn	Gemeente Lansingerland	2 ^e termijn
J. Poot	Omwonenden Rotterdam	t.m. 19 december 2019; 2 ^e termijn
J. Schendstok	Omwonenden Rotterdam	tot 19 december 2019 als plaatsvervanger
J. Witjes	Omwonenden Schiedam	2 ^e termijn
H. Lamphen	Omwonenden Schiedam	2 ^e termijn; Plaatsvervanger
A.. van de Coevering	Omwonenden Lansingerland	2 ^e termijn
R. van der Ouderaa	Omwonenden Lansingerland	2 ^e termijn; Plaatsvervanger
A. Ouwehand	Natuur- en Milieufederatie Zuid- Holland (namens de milieu organisaties)	2 ^e termijn
S. van der Kleij	Rotterdam The Hague Airport	t.m. 19 december 2019; 2 ^e termijn
S. Liebeek	Rotterdam The Hague Airport	m.i.v. 19 december 2019
J. van Duin	Luchtverkeersleiding Nederland	tot 14 februari 2019
J. Verspeek	Luchtverkeersleiding Nederland	m.i.v. 14 februari 2019
H. Vos	Transavia (namens de grote gebruikers van Rotterdam The Hague Airport)	m.i.v. 8 oktober 2019 benoemd voor 2 ^e termijn
O. Bal	Vliegclub Rotterdam (namens de kleine gebruikers van Rotterdam The Hague Airport)	m.i.v. 23 maart 2019 benoemd voor 2 ^e termijn
H. Mooren	VNO-NCW West (namens het bedrijfsleven)	tot 8 oktober 2019
L. Tiel	VNO-NCW West (namens het bedrijfsleven)	m.i.v. 8 oktober 2019

c. BIJZONDERE VOORVALLEN OF OMSTANDIGHEDEN IN 2019

niet van toepassing

d. INKOMSTEN EN UITGAVEN VAN DE COMMISSIE IN 2019

zie jaarrekening 2019 van Stichting Ondersteuning Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (SOCRO)