



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **concept** Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 10 maart 2022

Aanwezig:

Voorzitter : dhr. H. Weber
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 : mw. A. Laan
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Rotterdam The Hague Airport : dhr. R. Louwerse
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. P. van der Werf
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. N. Schuil
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : mw. R. Tieman (t/m punt 12)
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid *):

BTV : ?
Ministerie I&W : dhr. J. Bruinewoud

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland : mw. W. de Zoete
Gemeente Rotterdam : mw. J. Bokhove
Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand
Gemeente Lansingerland : dhr. R. Horijon

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter heet welkom dhr. Hartjes van I&W, die een presentatie zal geven bij agendapunt 4.

De voorzitter geeft een korte terugkoppeling van het overleg van de voorzitters van de CRO's met I&W. Daarbij heeft het ministerie ook weer aandacht gevraagd voor de organisatie van de CRO+. Overal is dat vanwege Corona wat opgehouden, maar iedereen pakt dat nu op. Het voornemen is om dat als CRO Rotterdam te doen kort voor of kort na de zomer om iedereen op dikte te brengen en vooral ook de nieuwe wethouders daarin mee te kunnen nemen.

Dhr. Schendstok meldt, dat hij via de secretaris een verantwoording en toelichting heeft gestuurd van zijn uittreden uit het participatietraject. Afgesproken wordt dat hier bij agendapunt 6 op terug gekomen kan worden.

Dhr. v.d. Werf meldt, dat LVNL op 24 maart van start gaat met een trial waarbij aan alle vliegtuigen een minimale draaihoogte wordt meegegeven wanneer het nodig is van de route af te wijken. Waar vliegtuigen nu nog op 500 ft kunnen draaien zal dit worden verhoogd met 1000 ft (300 m) tot 1500 ft (450 m). Dat zal betekenen dat er minder laag over Hillegersberg zal worden gedraaid. Het effect is niet helemaal vooraf in te schatten door verschillende belading, weersinvloeden, et cetera. Over een half jaar zal LVNL terugkomen om de resultaten door te nemen met de CRO (**actie: LVNL**).

Er zijn verder geen mededelingen.

3. Benoemingen

a. ontslag

De voorzitter verleent dhr. H.W. (Henk) Vos van Transavia met ingang van 10 maart 2022 ontslag als lid van de CRO namens de grote gebruikers van Rotterdam The Hague Airport.

b. (her)benoeming

De voorzitter benoemt dhr. B.T. (Bart) Renckens van Transavia met ingang van 10 maart 2022 als lid van de CRO namens de grote gebruikers van Rotterdam The Hague Airport.

4. Rekenmodellen vliegtuiggeluid: Doc29 update

Dhr. Hartjes van het ministerie van I&W geeft een presentatie (**bijgevoegd**).

Mw. v.d. Coevering vraagt hoe bij de omzetting naar Doc29 qua invoergegevens wordt omgegaan met open ruimte, waar het geluid zich verspreidt, versus dichtbebouwde woonwijken, waar geluidsgolven weerkansen. Dhr. Hartjes antwoordt dat in de systematiek voor de bepaling van de voortplanting van het

geluid de aanname wordt gedaan dat de bodem bedekt is met gras, omdat het akoestisch vrijwel niet haalbaar is om alle details mee te nemen. Het is echt een model dat bedoeld is om over een heel jaar de geluidbelasting te berekenen. Het detailniveau waar mw. v.d. Coevering naar vraagt, zit meer in modellen om van één vlucht in hoog detail de verspreiding van het geluid te bepalen. Dat is hier niet aan de orde.

Dhr. Algra merkt op dat op de regionale velden veel helikopter verkeer is en dat Doc29 daar minder geschikt voor is. Hij vraagt of er wat meer verteld kan worden over de ideeën om hier mee om te gaan. Dhr. Hartjes antwoordt dat helikopter verkeer momenteel wel met het NRM berekend wordt, maar dat dat niet optimaal is, omdat vliegtuigen en helikopters zich heel anders gedragen en ook het geluid ervan. Het streven is om dat uiteindelijk met NORA te gaan doen, ook een Europese ontwikkeling. Het is niet onwaarschijnlijk dat Doc29 en NORA tegelijk ingevoerd gaan worden als één nieuw rekenvoorschrift. Het onderzoek naar de toepasbaarheid van NORA loopt nog. Mocht NORA niet toepasbaar blijken, dan blijft voor het helikopter verkeer het NRM gebruikt worden. De resultaten kunnen gewoon bij elkaar opgeteld worden.

Dhr. Schendstok vraagt of de normen zoals die berekend worden, steeds worden aangepast aan de ontwikkelingen als Doc29 wordt ingevoerd, dus of er mogelijk sprake is van een adaptief systeem. Dhr. Hartjes antwoordt dat toepassing van een adaptief systeem een beleidsmatige keuze is en niet zozeer van het model afhangt. Echter omdat er bij Doc29 veel meer data achter zit en data ook sneller beschikbaar komt, zou dat aanleiding kunnen zijn om zo een adaptief model in te voeren.

Dhr. Schendstok wil verder nog weten of alleen de geluidsproductie berekend wordt of ook de geluidsnormen op de handhavingspunten. Dhr. Hartjes antwoordt dat bij de vaststelling van een luchthavenbesluit de ruimtelijke ordeningscontouren worden vastgelegd, de ligging van de handhavingspunten en de grenswaarden in die handhavingspunten berekend volgens Doc29 en eventueel NORA. Dat gebeurt dan vervolgens ook op dezelfde manier in de handhaving.

In de toelichting die de leden van de CRO hebben ontvangen met de stukken, leest dhr. Schendstok een tegenstelling bij de juridische kaders voor de invoering van Doc29, namelijk dat er vooralsnog geen Europese verplichting is om Doc29 toe te passen in Nationale wetgeving, maar dat er wel een EU-verplichting is om de strategische geluidbelastingkaarten voor agglomeraties waarbinnen luchtvaartgeluid een rol speelt, met Doc29 te bepalen. Dhr. Hartjes legt uit dat voor agglomeraties vanaf 100.000 inwoners en luchthavens vanaf 50.000 vliegtuigbewegingen (wat voor Rotterdam niet aan de orde is) de agglomeratie voor alle bronnen van geluid geluidbelastingkaarten moet indienen bij de EU inclusief een noise action plan. Die verbeterplannen en ook de geluidbelastingkaarten moeten onderbouwd worden met Doc29. Voor nationale wetgeving is het niet verplicht.

5. BRR: terug/voorblik

Dhr. Fortuyn heeft niet zo veel terug te koppelen uit de BRR. Geen mededelingen op dit moment. De BRR kijkt wel uit naar de eerste opbrengsten van het participatietraject. Tenslotte is men uiteraard zeer benieuwd naar de uitslagen van de gemeenteraadsverkiezingen en de consequenties voor de bestuurders.

Dhr. de Jong geeft een korte toelichting op het burgermeetnet. Provinciale Staten spreken er komende week over. De bestuurders zijn akkoord en het budget is ook al beschikbaar gesteld. De verwachting is dat kort na de vergadering van de Staten de uitrol van het meetnet in gang gezet kan worden. Hij stelt voor dat in de volgende vergadering van de CRO een nadere toelichting op het burgermeetnet gegeven wordt. Besloten wordt gebruik te maken van dit aanbod (**actie: PZH**).

6. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

De voorzitter memoreert dat dhr. Schendstok een positie heeft ingenomen en de leden van de CRO daarvan in kennis heeft gesteld. De leden van de CRO hebben via de secretaris ook berichten ontvangen van dhr. v.d. Ouderaa, mw. van de Coevering en dhr. Witjes. Het is goed om daar kennis van te nemen.

Dhr. Fortuyn wil inhaken op de verschillende (hierboven genoemde) brieven over wel of niet deelnemen aan of terugtreden uit de participatietafel. Mw. v.d. Coevering heeft een brief geschreven aan de CRO waarin zij heel helder adresseert dat zij nog steeds de vertegenwoordiger is van de bewoners van Lansingerland. Hij heeft dezelfde vragen gekregen in de raad. Vanuit college en raad is er volledige ondersteuning en absoluut vertrouwen in de vertegenwoordiging door mw. v.d. Coevering. Hij wil dat hier ook nog eens bevestigen richting mw. v.d. Coevering, maar ook richting de CRO, en de bewonersvertegenwoordigers van Schiedam die nog aanwezig zijn bij deze overlegtafel. Hij stelt het zeer op prijs het vertrouwen in hen uit te spreken, in ieder geval vanuit de gemeente Lansingerland.

Dhr. Schendstok zet uiteen waarom dit traject naar zijn mening geen participatietraject is in de context van de wet. Het is een voortraject, een onderhandelingstraject, en het heeft volgens hem te veel gebreken om een participatietraject genoemd te worden.

Dhr. Louwse geeft een korte toelichting op de voortgang. Er wordt toegewerkt naar een eerste resultaat, dat binnenkort naar buiten kan worden gebracht. Er zijn veel punten waar overeenstemming over is. Er zijn ook punten waar dat niet of minder is. Uiteindelijk gebruikt RTHA de uitkomst om op basis daarvan een aanvraag in te dienen voor een luchthavenbesluit. De minister heeft aangegeven dat hij nog dit jaar een aanvraag verwacht. De voorzitter vraagt of ook in een verslag wordt neergelegd waarover wel en geen overeenstemming is bereikt. Dhr. Louwse antwoordt dat de gehanteerde mutual gains systematiek betekent dat je nooit een lijstje krijgt waar alle deelnemers een 10 voor geven. Op sommige onderwerpen zul je tevreden kunnen zijn met een 7 of 8. Op andere onderwerpen kan je nooit tevreden zijn en dat geef je dan een onvoldoende. Maar dat wil niet zeggen dat je bij een kruisje moet tekenen voor het hele verhaal. Het is voor de luchthaven een heel goed instrument om de eigen aanvraag te baseren op dat wat er uit deze verkenning naar voren komt. Hij bevestigt op de vraag van de voorzitter dat vastligt hoe de partijen er ongeveer in staan. Door de voorzitter gevraagd naar een reactie bevestigt dhr. Bruinewoud dat I&W graag voor het eind van het jaar een aanvraag ontvangt, omdat er toch al gauw 1,5 jaar nodig zijn voordat een luchthavenbesluit in werking treedt. In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota is aangegeven dat het Rijk in de loop van 2024 de luchthavenbesluiten wil vaststellen. In dit verband is interessant wat de uitspraak wordt van de Raad van State in de zaak die is aangespannen door omwonenden van de luchthaven Eelde over het naar hun mening niet tijdig nemen van een luchthavenbesluit. Deze werkt niet direct door voor Rotterdam, maar hier is het proces al zo ver gevorderd, dat dhr. Bruinewoud zich afvraagt of een eventuele gang naar de rechter hier succes zal hebben. Zodra de uitspraak over Eelde er is, zal hij de secretaris informeren, zodat deze onder de leden van de CRO verspreid kan worden (**actie: secretaris**).

Mw. Schuil is benieuwd of er bij I&W zicht is op het traject m.b.t. tot de aanvraag van de natuurvergunning, die natuurlijk samenhangt met het luchthavenbesluit. Dhr. Bruinewoud antwoordt dat dit een zaak is tussen de aanvrager en het ministerie van LNV. Uiteraard heeft het de aandacht van I&W en wordt hier ook wel druk op gezet. Dhr. Louwse vult aan dat de luchthaven een aanvraag heeft ingediend en LNV ook een ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegd. Echter door de commotie en drukte rond Schiphol is dat nog niet tot een afronding gekomen. Volgens hem richt LNV zich nu eerst op Schiphol en Lelystad en gaat daarna verder met Eindhoven en Rotterdam, maar er is hem niet verteld wanneer. Het spreekt voor zich dat de luchthaven heeft te werken met de eventuele invloed vanuit de natuurvergunning op het luchthavenbesluit.

7. Handhaving: ILT Handhavingsrapportage 2021 RTHA

De secretaris kan in zijn toelichting heel kort zijn. Doordat er het afgelopen jaar niet veel gevlogen is, is de geluidbelasting zonder problemen binnen de grenswaarden gebleven. Verder heeft de ILT ook geen andere overtredingen geconstateerd.

Dhr. Witjes leest in het rapport dat er op verzoek van de DCMR twee routeafwijkingen zijn onderzocht. Hij wil graag van dhr. Algra weten wat voor de DCMR het criterium is om een dergelijk verzoek te doen. Dhr. Algra antwoordt dat bij het onderzoek van een melding over een routeafwijking vaak al snel duidelijk is dat interferentie met Schiphol verkeer een rol speelt. Maar soms ziet de DCMR geen reden waarom anders wordt gevlogen dan volgens de route. Dan wordt zo een melding voorgelegd aan de ILT. De melder wordt dan over de reactie geïnformeerd.

Dhr. Schendstok constateert dat het aantal afwijkers in 2021 toch wel erg groot is vergeleken met 2019 terwijl het aantal vluchten veel kleiner was, niet alleen vanaf Rotterdam, maar ook vanaf Schiphol. Er zou dan toch veel minder interferentie moeten zijn, wat immers de belangrijkste reden is voor afwijken. Hij vraagt zich af wat voor de ILT het criterium is om toch zo veel routeafwijkingen goed te keuren. Dhr. v.d. Werf benadrukt dat er wordt afgeweken binnen de kaders van wet- en regelgeving en niet daarbuiten. Je zou kunnen zeggen dat wordt afgeweken van de hartlijn van de gedefinieerde route. Hij zou moeten uitzoeken wat de relatie is geweest met Schipholverkeer. Hij kan dat zo niet beantwoorden.

8. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. jaarrapport DCMR gebruiksjaar 2021

Dhr. Algra geeft een presentatie (**bijgevoegd**).

Mw. v.d. Coevering wijst erop dat door Corona veel meer mensen overdag hinder hebben ervaren door overkomende vliegtuigen. Zij denkt dat dit een reden is dat er relatief meer geklaagd is. Zij wil ook een lans breken voor de scholen, een categorie waar je weinig van hoort, maar die wel veel last heeft.

Dhr. Witjes wil graag weten of er contact is met vliegherrie.nl en of er bijvoorbeeld gegevens vergeleken en uitgewisseld worden. Dhr. Algra kent de website en heeft er een stukje tekst aan gewijd in de jaarrapportage. Je zou kunnen zeggen dat het voor omwonenden een soort van uitlaatklep is waarin ze kunnen beschrijven welke hinder ze precies ervaren. Het lastige is dat hiermee een extra punt gecreëerd wordt waar meldingen kunnen binnenkomen. Je moet dan gaan onderzoeken of meldingen zijn ingediend op het ene en het andere punt, wat extra administratieve lasten geeft. Als je niet oplet, krijg je een versnipperd beeld. DCMR is gevraagd om het officiële meldpunt te zijn. DCMR kijkt wel met een schuin oog wat er op vliegherrie.nl binnenkomt, maar wisselt geen gegevens uit. De voorzitter voegt nog toe dat het goed zou zijn als een website als vliegherrie.nl zelf zou aansporen om meldingen ook te doen bij de DCMR, de instantie die de rapporten maakt waar het beleid op gemaakt wordt.

Dhr. Witjes constateert dat in de vroege ochtend nog steeds het meest geklaagd wordt. Hij wil graag weten of het mogelijk is dit uit te splitsen naar dagen van de week. Doordat dhr. Algra de vraag voor de vergadering al had gekregen, heeft hij dit nog uit kunnen zoeken en kan hij ter vergadering de cijfers al laten zien. Het blijkt dat met name de zaterdag er net even boven uitsteekt.

In het rapport staat op pagina 18 dat het voorstel om een motivatieonderzoek te doen er nog steeds ligt. Het lijkt dhr. Witjes nog altijd een goede suggestie om te onderzoeken waarom individuele melders meldingen doen. Dhr. Algra wijst erop dat al eerder is gebleken dat de budgetten van de CRO hiervoor niet

ingezet kunnen worden en dat nu gekeken wordt of de luchthaven en de gemeente Rotterdam samen als opdrachtgever zouden kunnen fungeren. Hij heeft goede hoop dat ze daar met elkaar uit gaan komen.

Dhr. Schendstok complimenteert dhr. Algra met zijn rapport. Met name de analyse van het verschil tussen meten en rekenen vindt hij een eyeopener. Hij wil graag weten of de meldingen over Schipholverkeer worden meegenomen in het aantal klachten in de overzichten en of deze meldingen over overvliegers worden doorgegeven aan BAS. Verder sluit hij zich aan bij het eerdere pleidooi van mw. v.d. Coevering om frequente melders niet af te doen als zeikerds. Dhr. Algra antwoordt dat in het jaarrapport al meerdere jaren inzicht wordt gegeven in het aantal ontvangen meldingen ten gevolge van overvliegers. DCMR heeft opdracht om te rapporteren over RTHA en daarom wordt in de analyses ingezoomd op het verkeer van en naar RTHA. De laatste jaren is een sterke toename te zien van meldingen over overvliegers. Dat is ook de reden dat DCMR deze meldingen graag geautomatiseerd wil doorsturen naar BAS. Hier wordt nog aan gewerkt, omdat het een complexe materie is. Er moet bijvoorbeeld worden gecheckt dat meldingen niet dubbel zijn ingediend bij zowel DCMR als BAS. Hij verwacht dat het medio dit jaar gerealiseerd is. Wat betreft de omschrijving "frequente melder" memoreert hij tenslotte dat de CRO heeft afgesproken dat er voortaan anders gerapporteerd gaat worden, waarbij geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen frequente en overige melders.

Dhr. de Jong heeft een vraag over het verschil tussen meten en rekenen. Je ziet dat de verhouding tot 2019 vrij stabiel en constant is. In 2020 en 2021 worden die verschillen ineens veel groter. Het verhaal van de helikopter bestond al en snapt hij, maar dit verklaart volgens hem nog niet dat de verhouding anders wordt. Dhr. Algra denkt dat de verklaring is dat door COVID het grote commerciële verkeer veel minder dominant is, dat hierdoor het helikopterverkeer en het kleine verkeer meer naar boven komt, en dat dit het verschil veroorzaakt.

b. rapport DCMR 1^e kwartaal gebruiksjaar 2022

De CRO neemt kennis van de rapportage.

c. onderzoek DCMR beweegredenen indienen meldingen: bekostiging

Dhr. Algra heeft hier en passant al iets over gezegd bij onderdeel a. De secretaris heeft hier niets aan toe te voegen.

9. Hinder beperkende maatregelen

a. verkenningen: voortgang

De secretaris meldt als voorzitter van de werkgroep Hinder Beperking dat sinds de vorige vergadering van de CRO niet zo veel veranderd is. Er wordt hard doorgewerkt aan de verkenning vertrekroute 24 richting Schiedam (eerder en scherper draaien). Door COVID heeft Transavia problemen gehad met het invullen van de diensten van de cockpitbemanningen, waardoor er tijdelijk minder capaciteit was voor de werkzaamheden in het kader van bovengenoemde verkenning. Een specifiek aandachtspunt wil de secretaris hier noemen. Het hele idee achter de maatregel is om een procedure te ontwikkelen die helemaal is toegesneden op Transavia, in dan in het bijzonder de Boeing 737. KLM en Transavia hebben inmiddels aangekondigd om op grote schaal vliegtuigen van Airbus te kopen (A320 en A321) als opvolger van de 737. De werkgroep Hinder Beperking heeft de vraag gesteld of de bedachte maatregel dan nog wel zin heeft. LVNL heeft geantwoord dat dit is gecheckt, en de werkgroep gaat er daarom vanuit dat de nieuwe procedure ook toegepast zal kunnen worden voor de A320 en A321. Tenslotte is de verwachting dat voor deze verkenning in de loop van het jaar een quick scan gedaan zal moeten worden. Bekeken zal nog worden wie dat gaat betalen.

b. afwegingskader: onderzoeksvraag

De werkgroep Hinder Beperking heeft een concept onderzoeksvraag opgesteld. Deze staat nu op de agenda en bestaat uit een inleiding voor de bureaus, een beschrijving van de vraag en een opsomming van de op te leveren producten. Heel strikt genomen is de vraag aan de CRO nu: zijn we het met elkaar eens dat dit de vraag is waar we een antwoord op willen hebben. De werkgroep heeft deze zo breed mogelijk geformuleerd om de bureaus zo weinig mogelijk een bepaalde richting in te sturen. Als de CRO het eens is over de onderzoeksvraag, dan wordt deze nog aangevuld met zaken als financiën en commerciële voorwaarden tot een volledige offertevraag. Mw. Schuil vraagt of er bewust voor gekozen is om onder kopje 2 alleen over effecten voor omwonenden te spreken. Je zou bijvoorbeeld ook kunnen kijken naar scholen, mensen die aan het werk zijn, recreanten, de natuur. De secretaris antwoordt dat daar inderdaad over nagedacht is. Waar de projectgroep 06 tegenaan liep is de vraag hoe je de voor- en nadelen die verschillende bewonersgroepen kunnen ondervinden, moet afwegen. Daar is deze onderzoeksvraag op toegesneden. Er zijn natuurlijk veel meer belangen, maar de werkgroep wil het niet onnodig ingewikkeld maken.

De vorige keer is gevraagd om te kijken bij de andere luchthavens of deze problematiek daar ook speelt en of de CRO's daar dan mee zouden willen betalen aan het onderzoek. De secretaris heeft contact gehad met Maastricht. Doordat in de directe omgeving van deze luchthaven twee andere luchthavens liggen (Luik en Geilenkirchen), is in het Limburgse luchtruim helemaal geen speelruimte. Bij de CRO Maastricht worden dit soort studies daarom niet gedaan en er is daar ook geen behoefte aan. Hij heeft ook gesproken met Lelystad, maar daar moet het vliegen met grote toestellen nog gaan beginnen en daar is dit nog niet aan de orde. Hij heeft geen contact kunnen krijgen met Eelde, maar daar is niet zo veel groot verkeer. Tenslotte is het ook niet gelukt om met Eindhoven te spreken. Hij verwacht dat Eindhoven misschien met een vergelijkbare vraag zit. Maar zijn conclusie is dat de CRO er niet op moeten rekenen dat de andere CRO's in grote aantallen enthousiast mee gaan doen. De voorzitter concludeert dat de CRO er zelf voor aan de lat staat. Daarmee is de bekostiging nog niet geregeld. De secretaris merkt op dat eerst zal moeten blijken wat de bureaus aan kosten inschatten en dat daarna zal worden gekeken wat op de begroting kan worden vrijgemaakt.

10. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2021

De voorzitter stipt al vast aan dat er geld over is, maar dat conform afspraken met I&W (de subsidievoorwaarden) ook weer een deel teruggestort moet worden.

Mw. v.d. Coevering wil dank uitspreken aan secretaris en penningmeester voor de heldere verslaglegging, want ze vindt ze allebei zeer goed en zeer duidelijk. De complimenten voor de penningmeester zullen worden overgebracht aan dhr. Poot (**actie: secretaris**).

Dhr. Schendstok ziet met tranen in zijn ogen dat er geld over is en dat een deel teruggestort moet worden. Tegelijkertijd heeft hij in deze vergadering gehoord dat er onderzoeksvragen zijn waar geen geld voor is. Hij meent dat er wel degelijk geld is, want als op tijd de onderzoeksvragen worden ingediend voor subsidie bij het ministerie, krijg je wel of geen akkoord. De secretaris refereert aan het door dhr. Algra genoemde onderzoek naar motieven om meldingen in te dienen. Er is wel geld, maar van I&W mag het niet hieraan besteed worden. Het valt gewoon niet binnen de subsidievoorwaarden. Dat is de vorige vergadering al gemeld.

De CRO neemt kennis van de jaarrekening.

b. jaarverslag 2021

Het jaarverslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

11. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken. De CRO neemt er kennis van.

12. Verslagen

a. concept verslag overleg 16 december 2021

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 7 oktober 2021

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

13. Rondvraag

Dhr. Schendstok gaat weer “zeuren” over de capaciteitsdeclaratie. Er is namelijk in het participatietraject door de bewonersvertegenwoordigers gepleit voor het versmallen van de openingstijden van de luchthaven. Dan is het wel van belang om te weten wat de piektijden zijn en dus dat RTHA de peak en off-peak tijden weer opneemt in de capaciteitsdeclaratie. Dhr. van der Kleij legt namens dhr. Louwerse uit dat de capaciteitsdeclaratie een melding van de luchthaven aan de slotcoördinator is. Daar staan in principe alleen gegevens in die de slotcoördinator gebruikt bij het verdelen van de slots. Die piektijden kloppen nog steeds, maar deze informatie heeft de slotcoördinator niet nodig. Hij wil een zakelijker aanvraag en daarom heeft hij gevraagd om deze informatie eruit te halen. Dhr. Schendstok blijft dit onbevredigend vinden. Hij is van mening dat de omwonenden recht hebben op deze informatie en zou deze dan graag op een andere manier krijgen.

Dhr. Witjes zou graag het zogenaamde avondweerbericht weer terugzien op de website van de luchthaven. Daarin kon je zien via welke route die avond de vliegtuigen zouden gaan landen. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat de luchthaven samen met de DCMR kijkt naar verbetering van de communicatie. Daarvoor wordt waarschijnlijk samen met Casper een app ontwikkeld die waarschijnlijk voor de zomer gaat werken. In dat kader kan gekeken worden of het avondweerbericht terug kan komen (**actie: RTHA**). Het is goed te horen dat er behoefte aan is. Bij een herbouw van de website is het per ongeluk verdwenen. Dhr. Witjes merkt terzijde nog op dat hij de website erg klantvriendelijk vindt door de grote letters. Dat komt volgens dhr. v.d. Kleij doordat moderne websites moeten kunnen schalen naar alle mogelijke devices van smartphone tot desktops.

Dhr. Witjes heeft tot slot een vraag over het bijmengen van SAF (sustainable aviation fuel), waarvoor RTHA op dit moment veel reclame maakt. Terwijl Schiphol claimt dat SAF daar daadwerkelijk wordt bijgemengd, zegt RTHA "wij mengen het niet bij maar compenseren het elders in de wereld". Hij kan zich voorstellen dat dit helemaal niet bijdraagt aan het terugdringen van de Nederlandse CO2-uitstoot. Dhr. Louwerse wijst erop dat de Nederlandse uitstoot uiteindelijk een mondiale uitstoot is. RTHA is als een van de weinige luchthavens begonnen met een programma waarbij de passagier kan kiezen voor het ergens bijmengen van SAF in plaats van planten van bomen. Met de huidige configuratie krijgt RTHA het niet voor elkaar om dat op de Rotterdamse luchthaven zelf bij te tanken, ook vanwege de geringe omvang van het verkeer. Het is allemaal te zien in het licht van de doorontwikkeling van SAF en toename van het gebruik ervan, zowel bio als synthetisch. In de plannen, ook vanuit Europa wordt bijmenging een steeds belangrijker onderdeel. Maar je moet het eerst produceren en dan wennen aan de manier waarop je het gaat doen. Daar is dit een stukje van. De voorzitter concludeert dat dit dus nog niet direct effect heeft op de Nederlandse uitstoot.

Tenslotte heeft dhr. Witjes nog een laatste opmerking. In het rapport van de DCMR staat dat het vanuit het oogpunt van hinder beperking en duurzaamheid geen wenselijke ontwikkeling is dat er positievluchten plaatsvinden van elders uit Europa. Tegelijkertijd ziet hij de wens van RTHA om het vliegveld voor Feyenoord te zijn en dat er dan een leeg toestel naar Rotterdam komt om het team naar Belgrado te brengen, morgen weer terug te komen en dan waarschijnlijk weer leeg het vliegveld te verlaten.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

postadres:

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

website:

www.cro-rotterdam.nl