



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 6 oktober 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 Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland : dhr. R. Horijon
Rotterdam The Hague Airport : mw. W. van Dijk
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. D. Breedveld
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. M. Houtkamp
Bewonersvertegenw. Lansingerland : dhr. D. Thoen
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. N. Schuil
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Spaans

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland : mw. W. de Zoete
Gemeente Rotterdam : dhr. V. Karremans
Gemeente Schiedam : dhr. S. Hamerslag
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Schendstok
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. P. van der Werf
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : mw. R. Tieman

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr Schendstok, dhr. Tieman, mw. de Zoete, dhr. Karremans en dhr. Hamerslag. Dhr. Schendstok laat zich vervangen door dhr. Breedveld, mw. de Zoete door dhr. de Jong en dhr. Karremans door dhr. v.d. Bolt.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld. Omdat de gasten van het ministerie van I&W stand-by moeten zijn voor een (Tweede Kamer) commissiedebat dat om 16.00 begint, wordt begonnen met agendapunt 4.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Benoemingen

a. ontslag

De voorzitter verleent mw. J. (Judith) Bokhove met ingang van 16 juni 2022 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens de gemeente Rotterdam.

De voorzitter verleent mw. A.J.M. (Antoinette) Laan met ingang van 6 oktober 2022 ontslag als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam.

De voorzitter verleent dhr. R. (Ron) Louwerse met ingang van 1 september 2022 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens Rotterdam The Hague Airport.

b. (her)benoeming

De voorzitter benoemt dhr. M.J.C. (Marcel) Houtkamp met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de omwonenden uit Schiedam.

De voorzitter benoemt dhr. V.P.G. (Vincent) Karremans met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de gemeente Rotterdam.

De voorzitter benoemt dhr. S.F. (Frans) Hamerslag met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam.

De voorzitter benoemt mw. W. (Wilma) van Dijk met ingang van 6 oktober 2022 als lid van de CRO namens Rotterdam The Hague Airport.

De voorzitter meldt dat hij in afwachting van door het ministerie van I&W aangekondigde hiervoor noodzakelijke wijzigingen van de "Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis" dhr. Fortuyn nog niet definitief herbenoemt als lid van de CRO namens de gemeente Lansingerland. De volgende vergadering zal hij hierop terugkomen.

Mw. van Dijk stelt zich kort voor. Ze benadrukt dat ze de CRO belangrijk vindt, maar uiteraard als beginnend directeur van RTHA nog niet alles weet. Ze zal in ieder geval constructief haar rol vervullen.

Ook dhr. Houtkamp stelt zich kort voor. Hij is wethouder geweest, raadslid, rijksambtenaar, heeft gewerkt voor de Nationale ombudsman, en heeft nu tijd over. Hij woont recht onder de startroute en hem zijn de afgelopen jaren wel wat dingen overkomen.

4. Aankondiging ontwikkeling nieuw geluidsstelsel

Dhr. Hartjes van het ministerie van I&W geeft een presentatie over de inhoud (**bijgevoegd**). Vervolgens geeft mw. Voesten een toelichting op de voorziene participatie. Het is de bedoeling dat op regionaal niveau kan worden meegedacht. Vraag daarbij is: "wat betekent het voor onze situatie?" Zij wil de CRO daar het komend jaar graag doorlopend bij betrekken. Een nationale werkgroep zal eenmaal per twee maanden bij elkaar komen en verder komt er tweemaal een regionale werkgroep. Het is de bedoeling regelmatig met het onderwerp terug te komen in de CRO plenair. Bij het wetgevingstraject zal een internetconsultatie worden gehouden. Via de secretaris zullen de leden van de CRO worden uitgenodigd om mee te denken in de regionale werkgroep. Het participatieplan zal worden bijgevoegd. In november zal de eerste bijeenkomst zijn. Over een jaar volgt nog een uitvraag. Voor het samenstellen van de nationale werkgroep zal een uitvraag worden gedaan onder de deelnemers aan de regionale werkgroepen.

Dhr. Fortuyn wil weten of I&W de participatie zelf blijft organiseren of dat ook een extern bureau zal worden ingeschakeld. Mw. Voesten antwoordt dat zij zelf nooit uitbesteedt. Dhr. Fortuyn begrijpt dat het hele proces enkele jaren zal duren en wil weten of later nog een correctie mogelijk is op het nieuwe Luchthavenbesluit voor RTHA. Dhr. Hartjes antwoordt dat het traject gewoon doorgaat, maar dat het ministerie wel nadenkt hoe luchthavenbesluiten later geactualiseerd kunnen worden.

Op de vraag van de voorzitter of het nieuwe stelsel beleidsneutraal zal zijn, antwoordt dhr. Hartjes bevestigend.

Dhr. Breedveld vraagt of iemand van de CRO Eindhoven een keer kan komen vertellen over de ervaringen aldaar met het terugdringen van geluid. Aldus wordt afgesproken (**actie: secretaris**).

Dhr. Breedveld vraagt zich af in hoeverre dit ook weer een rekenexercitie wordt. Wordt er ook onderzoek gedaan hoe de hinder ook in werkelijkheid verminderd kan worden? Dhr. Hartjes antwoordt dat onderzoeken als PAM-V, de WHO et cetera benut zullen worden. In het huidige stelsel is er geen mogelijkheid om aan de knoppen te draaien. Dat wordt straks wel mogelijk, maar of het ook daadwerkelijk gebeurt, zal een politiek besluit zijn. Dhr. Breedveld merkt tenslotte op dat het jammer is als dit allemaal niet meer kan worden meegenomen in het nieuwe Luchthavenbesluit.

5. CRO+: vooruitblik eerste bijeenkomst 21 oktober 2022

De voorzitter blijkt vooruit op de CRO+. Eén keer per jaar moet de CRO een uitgebreide CRO organiseren, waaraan gemeenten in de wijde omgeving van de luchthaven deel kunnen nemen. Er blijkt onder gemeentebestuurders brede belangstelling te zijn voor deelname. Omdat ook alle leden van de CRO zelf onderdeel zijn van de CRO+, hoopt de voorzitter dat ze allen aanwezig zijn. Het is een goede gelegenheid om iedereen op dikte te brengen.

Mw. van Dijk wijst erop dat het participatietraject nog niet is afgerond, en vraagt zich daarom af of 21 oktober wel zo een goed moment is. Er kan dan immers niet over de inhoud gesproken worden. Ze vraagt of de CRO+ een paar weken verzet kan worden. De voorzitter antwoordt dat de CRO+ ooit gepland is op een schema waarbij de verwachting nog was dat er wel iets beschikbaar zou zijn. Het organiseren van de CRO+ is geen sinecure. Uiteindelijk is het geen gelukkige planning gebleken. Hij heeft besloten om toch bij

elkaar te komen en de groep ten minste bij te praten over het proces, en dan misschien een volgende keer over de inhoud.

Dhr. Fortuyn constateert dat andere gemeenten ook steeds meer betrokken zijn, en vraagt wat de status van de CRO+ is. De voorzitter antwoordt dat I&W de CRO gevraagd en zelfs verplicht heeft de CRO+ te organiseren, omdat meer gemeenten worden geraakt door de luchthaven dan de gemeenten die op grond van de wet- en regelgeving lid zijn van de CRO. De secretaris voegt hier nog aan toe dat de CRO wel helemaal vrij is om de CRO+ naar eigen inzicht in te vullen.

6. BRR: terug/voortuitblik

Dhr. Fortuyn meldt dat in november een convenant gereed zal zijn waarin de jaarlijkse bijdrage aan de CRO voor onderzoek naar hinder beperkende maatregelen geregeld zal zijn. De BRR-partijen kijken uit naar het eindrapport van het participatietraject, dat overigens geen voorkeursscenario zal bevatten.

7. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. v.d. Kleij legt uit dat het participatietraject zich medio november in een afrondende fase zal bevinden. De exacte datum voor het openbaar worden van de resultaten is nog niet bekend. Hopelijk zal dit nog dit jaar zijn.

8. Capaciteit

a. terugblik zomer 2022

Dhr. v.d. Kleij geeft een presentatie (**bijgevoegd**). De bijdrage aan de geluidbelasting door het handelsverkeer is in 2022 gedaald ten opzichte van 2019. Daarentegen is er ten opzichte van 2019 juist een sterke toename van de geluidsbijdrage door de traumaheli.

Dhr. v.d. Bolt vraagt of er bij de stijging van de traumaheli geen voet tussen te krijgen is, of er inzicht is waarom er meer gevlogen wordt, ook 's nachts. Volgens dhr. v.d. Kleij kan het traumacentrum dit niet duiden. De inzetcriteria zijn niet veranderd en er zijn ook niet meer cancels.

Dhr. Breedveld wil weten wat het effect is als er wel met de gegevens van de transponder gerekend wordt. Hoe komt het geluid van het helikopterverkeer dan in de emmer terecht? Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat dit dan in de nieuwe contour voor het maatschappelijk verkeer komt. Op de vervolgvraag van dhr. Breedveld hoe dit dan gehandhaafd wordt, antwoordt dhr. v.d. Kleij dat er twee gescheiden geluidsruimten komen met gescheiden handhaving. Dit moet nog wel uitgewerkt worden.

Dhr. Breedveld constateert dat de extra vluchten als gevolg van overhevelen van winterslots en verplaatsen van Schipholvluchten in de zomer plaatsvinden in een kwetsbare periode. Die hebben dus wel veel invloed. Hij maakt zich ook zorgen over de verwachte gunstige effecten van een x aantal dB minder geluid. Levert dit dan echt minder meldingen op? Er wordt dan misschien wel minder geklaagd, maar er is wel hinder! En wat betekent minder geluidsproductie? Kortom, dun ijs volgens dhr. Breedveld. Tenslotte merkt hij op dat het nieuwe luchthavenbesluit maar tien jaar geldig is. Dhr. Bal bestrijdt dit. Een luchthavenbesluit heeft volgens hem een onbeperkte geldigheidsduur. Dhr. Fortuyn deelt de zorgen van dhr. Breedveld. Het gemeentehuis van Lansingerland ligt direct onder de routes. Hij merkt wel dat bepaalde typen vliegtuigen minder geluid produceren, maar beleving en hinder moeten meer geobjectiveerd kunnen worden. Het gaat ook om breed kijken naar de leefomgevingskwaliteit (ook uitstoot et cetera).

Dhr. Fortuyn wil weten of er volgend jaar ook weer slots komen die vollopen in de zomer. Dhr. v.d. Kleij verwacht geen grote effecten meer door COVID, waardoor de capaciteit in de winter volledig gebruikt gaat worden en er dus geen slots overgeheveld zullen worden.

Dhr. Fortuyn stelt vast dat als gevolg van de wijze waarop de geluidbelasting van de heli's nu nog berekend wordt en dus wordt toegerekend wordt aan handhavingspunten aan de Schiedamse zijde, baansturing is ingesteld. Hij concludeert dat Lansingerland hierdoor extra geluidbelasting krijgt. Dhr. v.d. Kleij nuanceert dit: aan de zijde van Lansingerland lopen de vertrek- en aankomstroutes vrijwel gelijk. De som van het aantal starts en landingen zal aan de kant van Lansingerland naar verwachting niet veranderen door de baansturing.

b. capaciteitsdeclaratie RTHA zomer 2023

Volgens de luchthaven is deze ongewijzigd ten opzichte van het vorige jaar, maar volgens dhr. Thoen is er wel degelijk een zin verdwenen. Dhr. v.d. Kleij bevestigt dat deze er op verzoek van de slotcoördinator weer uitgehaald is, maar voor de omwonenden maakt dit volgens hem niets uit. Voor de airlines is zo echter wel helder wat de kaders zijn.

Dhr. Thoen meldt verder dat er volgens dhr. Schendstok essentiële info mist, die wel in de declaratie voor Eindhoven staat. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat Eindhoven nog de oude geluidssystematiek heeft. Alles waar de slotcoördinator niet op stuurt, moet uit de capaciteitsdeclaratie.

9. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 3^e kwartaal gebruiksjaar 2022

Naar aanleiding van de doorgevoerde beperking van het aantal meldingen per locatie verzoekt dhr. Breedveld voortaan te spreken van meldingen per huishouden. Dhr. Spaans memoreert dat het voorstel destijds is gedaan in overleg met de meldingsportalen van de andere luchthavens. De CRO spreekt af voortaan te spreken van meldingen per huishouden per beweging.

Dhr. Houtkamp vindt de cijfers best realistisch overkomen. Er is de nodige tumult en er zijn grote zorgen over de situatie. Dit gaat in de toekomst opspelen bij het Luchthavenbesluit.

Dhr. de Jong ziet een impliciete vraag in de oplegnotitie (namelijk in het kader van de jaarrapportage uitzoeken wat de verklaring is voor het grotere aantal meldingen per vlucht ten opzichte van 2019) en wil weten of dit ook gedaan gaat worden. Dhr. Spaans bevestigt dit (**actie: DCMR**).

Dhr. Thoen zou graag willen dat meer data openbaar gemaakt worden, zodat meer eigen analyses gemaakt kunnen worden. Dhr. Spaans antwoordt dat de doorontwikkeling van het meldingenportaal het mogelijk maakt om in de toekomst meer te doen. Afgesproken wordt dat dhr. Spaans en dhr. Thoen hierover met elkaar in gesprek gaan (**actie: DCMR/ Thoen**). Uiteraard moet gelet worden op de AVG.

Dhr. Horijon heeft zelf een vergelijking gemaakt van de cijfers voor 2019 en 2022. Daarbij ziet hij op alle vlakken een enorme toename van de meldingen in de zomer. Het zou wat hem betreft handig zijn om in de volgende rapportage ook de cijfers voor 2019 ernaast te zetten. Dhr. Spaans antwoordt dat voorstellen voor aanpassingen altijd kunnen worden ingediend, maar voorkomen moet worden dat trendanalyses onmogelijk worden gemaakt. Hij zal het gaan doen in de komende jaarrapportage met de extra opmerking dat 2021 exceptioneel was (**actie: DCMR**).

Dhr. Breedveld is teleurgesteld dat het aantal meldingen is gestegen van 60.000 naar 90.000. De werkelijke oorzaken zijn bekend, maar worden niet door iedereen aan tafel gedeeld. Hij heeft grote zorgen over de theoretische versus de werkelijke wereld. Hoe kan het dat er gerekend wordt met een meteotoeslag en er toch een overschrijding is?

Dhr. Rencken memoreert een eerdere vraag van dhr. Witjes wat Transavia zou kunnen doen om de hinder te verminderen. Hij vindt het daarom ook interessant om te weten waarom er gemeld wordt. Als het handelsverkeer afneemt, maar het aantal meldingen desondanks toeneemt, is er iets anders aan de hand. Volgens dhr. Houtkamp is het gevoel dat er lager gevlogen wordt, anders en meer. Dhr. Thoen ziet de vliegtuigen nu andere routes vliegen. Volgens dhr. v.d. Kleij zijn de routes niet veranderd, maar zou het kunnen zijn dat Transavia piloten de regio beter kennen en daarom wat meer proberen te ontlasten. Dat afwijkend vlieggedrag zou geanalyseerd kunnen worden in de jaarrapportage. De heren Bal en van der Schraaf merken op dat dit alleen geldt voor VFR-verkeer. Dhr. Bal voegt hieraan toe dat IFR volgens de lijntjes vliegt en dat er vorig jaar een kleine aanpassing was, waardoor er eerder wordt gedraaid.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

10. Hinder beperkende maatregelen

a. verkenningen: voortgang

De secretaris geeft als voorzitter van de werkgroep Hinder Beperking een korte update. De verkenning vetrekroute 24 heeft nog steeds te lijden van de pilotenkrachte bij Transavia, waardoor onvoldoende voortgang wordt geboekt. Daarentegen wordt door de luchthaven nu met grote voortvarendheid gewerkt aan de verkenning sturen met havengelden. Dhr. v.d. Kleij verwacht dat het nieuwe stelsel in april 2024 van kracht wordt.

b. afwegingskader: voortgang

De secretaris meldt dat het voorstel voor gunning van de opdracht aan MovingDot en de bekostiging ervan in een schriftelijke ronde voor instemming is voorgelegd aan de CRO. Er zijn geen tegenstemmen binnengekomen, waardoor het voorstel is aangenomen. Na het groene licht van de CRO is via de SOCRO de opdracht verleend en is MovingDot direct aan het werk gegaan.

c. voorstellen 2022

Omdat de werkgroep voorlopig nog vooruit kan met de lopende verkenningen en de voorstellen die er nog liggen, is ook dit jaar geen extra ruchtbaarheid gegeven aan de mogelijkheid om nieuwe voorstellen in te dienen. Toch zijn in totaal drie voorstellen ontvangen. De werkgroep zal deze op de afgesproken wijze in behandeling nemen en erover rapporteren aan de CRO.

11. Planning & Control cyclus

a. jaarplan 2023

Mw. Schuil verzoekt om op pagina 2 “Zuid-Hollandse Milieufederatie” te wijzigen in “Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland”, wat de huidige benaming is.

Met deze wijziging wordt het jaarplan 2023 vastgesteld.

b. begroting 2023

Dhr. de Jong meldt dat de provincie zich met een positief advies achter de begroting schaart, maar wil wel meegeven dat de provincie met de voorzitter van de CRO een gesprek is gestart over de omvang van de bijdrage in natura. Dhr. Weber vult aan dat de secretaris oorspronkelijk beschikbaar was gesteld voor een dag in de week, maar dat de inzet in de loop van de jaren meer is geworden. De gesprekken kunnen uiteindelijk invloed hebben op de activiteiten van de CRO, of er moet gezocht worden naar andere financieringsbronnen. Hij wil eerst de voorstellen van de provincie even afwachten. Volgens dhr. de Jong zou ook gekeken moeten worden wat een eventuele vermindering van de inzet zou betekenen. De voorzitter wil vooral kijken hoe je de inzet kan behouden.

De begroting 2023 wordt goedgekeurd.

12. Ingekomen stukken

Er zijn geen stukken bij dit agendapunt.

13. Verslagen

a. concept verslag overleg 16 juni 2022

tekst:

- Pagina 6, punt 10: "Steenhardt" moet zijn "Steenhart".
- Pagina 4, punt 8, 1e alinea, 1e regel: "MRGA" moet zijn "MIRG".
- Pagina 4, punt 8: dhr. v.d. Kleij mist de uitleg dat de kustwachtheli niet meer kan vliegen vanaf de Maasvlakte, omdat deze heliport van het Loodswezen is en primair bedoeld is voor de beloodsing van schepen. De kustwacht wil hiervan niet afhankelijk zijn.

Met bovenstaande wijzigingen wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Mw. v. Dijk viel op dat op de actielijst veel doorlopende actiepunten staan. Zij stelt voor om deze voortaan weg te laten. Aldus wordt besloten.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 10 maart 2022

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

14. Rondvraag

Dhr. Breedveld ziet een volle publieke tribune. Gelukkig hoefde deze keer niemand afgewezen te worden. Maar wat doen we als dat wel nodig is? De voorzitter vindt dit een complexe vraag, want de CRO geniet gastvrijheid van de luchthaven. Dhr. v.d. Kleij suggereert om eventueel elders te vergaderen, bijvoorbeeld in het gemeentehuis van Lansingerland. Afgesproken wordt om deze vraag op te pakken (**actie: secretaris/RTHA**).

Dhr. Breedveld vraagt of plaatsvervangers van bewonersvertegenwoordigers aan de vergadertafel mogen zitten. Volgens de secretaris is gebruik dat zij op de tweede rij zitten wanneer zij niet het lid vervangen.

Dhr. Breedveld vindt dat het onderwerp MIRG-heli de vorige keer niet helemaal is afgerond. Hij wil graag weten of de Kustwacht nu wel of niet op RTHA gestationeerd wordt en of ze ook in de nacht gaan oefenen. Dhr. v.d. Kleij benadrukt dat de Kustwacht hier niet wordt gestationeerd. Aanvankelijk was er wel een verzoek, maar dit paste niet in de geluidsruimte. Het MIRG-team van de veiligheidsregio moet wel kunnen worden opgepikt. Nu gebeurt dit nog op de luchthaven van het Loodswezen. Search en rescue voor de Kustwacht en het vliegen voor het Loodswezen wordt nu nog gedaan door hetzelfde bedrijf, maar dat verandert als gevolg van de aanbesteding van het werk voor de Kustwacht, dat gegund is aan een ander helikopterbedrijf. RTHA heeft met de Kustwacht in een convenant afgesproken dat alleen op werkdagen overdag getraind zal worden.

Dhr. Fortuyn complimenteert mw. v. Dijk voor het voorzetten van de gevulde koeken traditie. Dit is een doorlopend actiepoint.

Mw. Schuil vraagt of nog steeds gewacht wordt op de natuurvergunning. Mw. van Dijk antwoordt bevestigend.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

15. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

www.cro-rotterdam.nl