



# CRO Luchthaven Rotterdam

**Betreft :** **concept** Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 15 december 2022

**Aanwezig:**

Voorzitter : dhr. H. Weber  
Secretaris : dhr. E. Struch

**Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:**

Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong (vanaf punt 3)  
Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt  
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn  
Gemeente Lansingerland : dhr. R. Horijon  
Gemeente Schiedam : dhr. S. Hamerslag  
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar  
Rotterdam The Hague Airport : mw. W. van Dijk  
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. A. Jongen  
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. B. Renckens  
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal  
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Schendstok  
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  
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. Tieman, mw. de Zoete, dhr. Karremans en dhr. van der Werf. Mw. de Zoete laat zich vervangen door dhr. de Jong, dhr. Karremans door dhr. v.d. Bolt en dhr. v.d. Werf door dhr. Jongen.

### **a. agenda**

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

## **2. Mededelingen**

De voorzitter geeft een terugkoppeling van het periodiek overleg van de voorzitters van de CRO's van luchthavens van nationale betekenis met het ministerie van I&W. Er is onder mee gesproken over de evaluatie van de ondersteuning van de omwonendenvertegenwoordigers door ABReL. Geconcludeerd werd dat deze cruciaal is voor een goed functionerende CRO. ABReL voorziet daar goed in. Ook is gesproken over de toekomstige vertegenwoordiging in de CRO van het maatschappelijk verkeer (trauma heli, etc.) als aparte gebruikersgroep van de luchthavens.

Dhr. Bal moet iets van het hart. Hij vraagt en krijgt het woord en leest vervolgens de volgende verklaring voor:

Voorzitter, leden van de CRO,

Afgelopen weken is in een aantal publicaties van de BTV en Schipholwatch op bedenkelijke wijze een zo gewaardeerd adviserend lid van de CRO in diskrediet gebracht. Ondanks het niet vermelden van zijn naam, weet iedereen die kan googelen duidelijk om wie dit gaat. Ik zal overigens de naam ook niet noemen. Ik citeer deze fragmenten:

*"Ook de vermeende onpartijdige adviseur van de DCMR (adviseur (senior beleidsmedewerker) Luchtvaart - Coachend leidinggeven als coördinator van cluster Geluid) blijkt inmiddels van baan gewijzigd en werkt nu als adviseur voor de Schipholgroep. De door hem verstrekte adviezen komen hierdoor in een ander daglicht te staan."*

[BTV, 30 november 2022](#)

*"Een medewerker van de Rotterdamse omgevingsdienst DCMR werkte jarenlang aan het inmiddels mislukte participatieproces rond Rotterdam Airport. Officieel werd hij geleend van DCMR om bewoners en gemeenten te ondersteunen in het precaire proces met sterk uiteenlopende belangen.*

*Maar nog voordat het traject ten einde liep, stapte hij plots over naar de Schiphol Groep, waar hij trots het predikaat 'Omgevingsmanagement' op zijn kaartje liet drukken. Bewoners rond het Rotterdamse vliegveld uitten eerder al hun ongenoegen over de ongevraagde adviezen die zij van deze ambtenaar ontvingen. Het roept prangende vragen op over dubbele agenda's en over de integriteit waarmee invulling is gegeven aan taken."*

[Schipholwatch, 5 december 2022](#)

In dit tweede artikel moeten nog verschillende anderen MET naam en toenaam het ontgelden.

Ik ben verbijsterd, teleurgesteld en boos. Dit gaat niet over voor of tegen luchtvaart zijn, niet om standpunten en belangen. Dit gaat over pogingen de goede naam van een gewaardeerd collega te

beschadigen, die zich als adviserend lid van de CRO altijd met integriteit en oprechtheid heeft ingezet om hinder objectief in kaart te brengen en bij te dragen aan de vermindering daarvan. Boven enige twijfel verheven, met vakkennis en inzet.

Dit gaat ook over de CRO en de leden van de CRO. Dit gaat over hoe we met elkaar zouden moeten omgaan, met respect naar elkaar, ondanks de verschillen en tegenstellingen. Spelen op de bal en niet op de man. Who is next?

Ik roep de CRO op om unaniem deze onder de gordel publicaties door de BTV en Schipholwatch publiekelijk te veroordelen en de voorzitter van de BTV (die, dat komt mooi uit, ook voorzitter van Schipholwatch is) hierover ter verantwoording te roepen. Dit gaat over alle grenzen heen. En aan de BTV wil ik de oproep doen tot zelfreflectie, of u nu echt op deze manier als belangenorganisatie in de wereld wilt staan. Wie wind zaait, zal storm oogsten.

Ik dank u wel.

De voorzitter stelt vervolgens, dat alle (voormalig) leden van de CRO - weliswaar vanuit een ander belang - naar eer en geweten hun inbreng leveren, dat hun integriteit hierbij niet ter discussie staat, dat het in de discussie rond de luchthaven belangrijk is om deze op inhoud te voeren, en dat hij erop vertrouwt dat alle leden van de CRO dit met hem eens zijn. De leden van de CRO kunnen zich hierin vinden.

Dhr. Fortuyn blikt terug op het rondetafelgesprek met de Nationale ombudsman Reinier van Zutphen en minister Harbers over meldingen geluidsoverlast vliegverkeer. Hij was aanwezig namens de voorzitter van de CRO. Het was een bijeenkomst voor alle CRO's van Nederland en Schiphol. De bijeenkomst was openbaar en de opkomst was fors. Thema was hoe om te gaan met klachten. Defensie was aanwezig, evenals LVNL en ILT. Voornamelijk waren aan het woord de bewonersvertegenwoordigers en BTV. Het geheel is beschaafd verlopen. Men was vooral op zoek naar wat er gebeurt met de klachten en hoe dit wordt ervaren. Berekenende hinder gaat volgens omwonenden niet in op beleving. Daar zit de crux; hoe geef je beleving een plaats? Er is gesproken over routeafwijkingen en of dat een vast patroon zou kunnen worden met weinig uitwijkmogelijkheden. Na afloop konden via een bus rechtstreeks vragen gesteld worden aan minister Harbers. Er komt nog een verslag. Het was een interessante bijeenkomst en deze krijgt nog een vervolg. De voorzitter voegt hieraan toe dat het ministerie inmiddels gemeld heeft dat het erg druk is en dat de beantwoording van de vragen daarom wat later komt.

Er zijn verder geen mededelingen.

### **3. CRO+: terugblik eerste bijeenkomst 21 oktober 2022**

De voorzitter constateert dat iedereen aanwezig was en is verheugd over de opkomst. Er waren heel veel gemeenten. Na afloop kwam van verschillende kanten het signaal dat gemeenten zeer gewaardeerd hebben dat ze worden meegenomen in de procedures. De CRO+ zal ten minste één keer per jaar georganiseerd worden en bij behoefte misschien nog een tweede keer, omdat er veel op de bestuurlijke agenda staat.

Dhr. de Jong onderstreept de woorden van de voorzitter en heeft ook de positieve signalen gehoord. Dhr. Thoen onderstreept het belang en kijkt uit naar de volgende keer.

#### **4. BRR: terug/voorblik**

Dhr. Fortuyn meldt dat de activiteiten van de BRR in het teken staan van de afronding participatie, en gesprekken met de raden en Staten over het Eindproduct (EPP). Hij hoopt dat nog voor de kerst alle reflecties op het EPP kunnen worden toegevoegd.

#### **5. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA**

##### a. rapport DCMR 4<sup>e</sup> kwartaal gebruiksjaar 2022

Dhr. Spaans geeft een korte toelichting op het rapport. Er waren dit kwartaal meer dan 42.000 meldingen, 40.000 exclusief overvliegers. Het totaal aantal meldingen dit gebruiksjaar gaat naar de 90.000.

De DCMR gaat onderzoek doen naar de oorzaak van deze grote stijging van de aantallen meldingen.

Dhr. Bal heeft een vraag over tabel 10 op pagina 8. Hij kan twee vliegtuigtypen in de kolom "nacht" niet matchen met het nachtregime. Hij is verbaasd deze in de nacht te zien en verzoekt om dit te verifiëren.

**(actie: DCMR)**

Mw. Schuil leest uit dezelfde tabel dat de Boeing 737-800 en -700 de meeste overlast geven. Zij vraagt wat RTHA doet met deze cijfers. Volgens dhr. v.d. Kleij is het niet vreemd dat deze typen de lijst aanvoeren, want dit zijn de toestellen die het meeste vliegen. Men werkt bij Transavia aan vervanging door stillere vliegtuigen.

Dhr. Thoen is ook erg geschrokken over de stijging van het aantal meldingen. Hij kijkt uit naar de verklaring. Graag zou hij ook een vergelijking met andere luchthavens zien. Volgens dhr. Spaans kan de DCMR dit doen, maar de jaarrapportages zijn nog lastig te vergelijken. Bij de bespreking van de jaarrapportage zullen de resultaten van het onderzoek op de agenda komen.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

#### **6. Hinder beperkende maatregelen**

##### a. verkenningen: voortgang

De secretaris geeft als voorzitter van de werkgroep Hinder Beperking een korte update. De verkenning vetrekroute 24 had te lijden van de pilotenkrachte bij Transavia, waardoor onvoldoende voortgang werd geboekt. Momenteel wordt er aan gewerkt om het proces weer op gang te krijgen. De planning voor de verkenning sturen met havengelden is ongewijzigd.

##### b. afwegingskader: voortgang

De secretaris meldt dat dit onderzoek op schema ligt. MovingDot heeft de dag voor deze plenaire vergadering van de CRO het concept eindrapport opgeleverd. Het zal op maandag 19 december aanstaande door de werkgroep Hinder Beperking met MovingDot worden besproken.

Dhr. Fortuyn constateert met tevredenheid dat er voortgang is. Hij vindt het jammer dat zo weinig CRO-leden de eerder door MovingDot toegezonden vragenlijst hebben ingevuld. Verder vraagt hij zich af of we weer uitsluitend naar berekende waarden kijken. Dat schiet volgens hem tekort. Hij vraagt zich af of je hinderbeleving ook op andere manieren kan meten. Namens de BRR vraagt hij hiervoor extra aandacht. De secretaris antwoordt dat het voorstel van MovingDot verder gaat dan alleen maar berekeningen. Tenslotte betreurt ook hij de slechte respons op de enquête.

c. voorstellen 2022: rapport werkgroep: toets inhoudelijke vereisten

De drie binnengekomen voorstellen voldoen volgens de werkgroep Hinder Beperking alle aan de inhoudelijke vereisten.

De CRO stemt in met de rapportage “Toets op inhoudelijke vereisten voorstellen 2022” van de werkgroep.

d. voorstellen 2022: rapport werkgroep: beoordeling kansrijkheid

Van de drie voorstellen heeft de werkgroep er één beoordeeld als zeer kansrijk en de overige als weinig tot zeer weinig kansrijk.

De CRO stemt in met de rapportage “Inschatting kansrijkheid voorstellen 2022” van de werkgroep Hinder Beperking.

e. voorstellen 2022: advies werkgroep: programma verkenningen

De werkgroep stelt voor om voorstel 3 “Geluidsdruk in Gouda verminderen door verplaatsen downwind- en baseleg (om Gouda heen vliegen) en hoger aanvliegen” verder te verkennen.

Mw. Schuil wil graag weten wat het voorstel uiteindelijk oplevert. De secretaris antwoordt dat dit zal moeten blijken uit de verkenning.

Dhr. Houtkamp vraagt naar het tijdpad. Het antwoord luidt dat LVNL op zijn vroegst in 2024 weer routewijzigingen kan implementeren.

De CRO stemt in met het voorstel van de werkgroep.

Dhr. Schendstok vraagt of er voor de subsidie van I&W geen spaarpotje mogelijk is. Dhr. van Gemeren antwoordt dat het ministerie nog bezig is met het aanscherpen van de regels voor de CRO's. Dit zou hierin meegenomen kunnen worden. De secretaris wijst erop dat er nu reeds de mogelijkheid is tot maximaal 20% van de jaarlijkse subsidie in een egalisatiereserve te stoppen.

f. minimale draaihoogte bij afwijken route: resultaten trial

Volgens dhr. Jongen is alles in de oplegger al goed verwoord. De maatregel pakt positief uit voor Rotterdam.

Dhr. Fortuyn vindt het mooi om te horen. Hij wil graag weten of de werkwijze beleid gaat worden of dat het bij een proef blijft. Dhr. Jongen antwoordt dat het voornemen is dit in de werkwijze op te nemen als de CRO hiertoe een verzoek doet. Een volgende keer agenderen. **(actie: secretaris)**

**7. Capaciteit: eindstand gebruiksjaar 2022**

Dhr. van Gemeren geeft een presentatie over de toepassing van de aangepaste appendices bij de handavingsberekening **(bijgevoegd)**. Hij neemt waar voor dhr. Hartjes, die helaas verhinderd is. De aanpassing betreft voornamelijk de nieuw toegevoegde toestellen, zoals de Boeing 737MAX, de Airbus A320NEO en een aantal zakenjets.

Vervolgens geeft dhr. v.d. Kleij een presentatie **(bijgevoegd)** over hoe het na de vorige CRO verder is gelopen. Conclusie is dat de luchthaven binnen de geluidsruimte is gebleven. Voor de zomer is veel minder gevlogen, maar daarna juist meer. Verder neemt het traumateam maatregelen om onnodige oproepen in de nacht te voorkomen.

Dhr. Fortuyn ziet een toename van de business aviation. De laatste tijd zijn er berichten over de steeds grotere rol van privéjets. Hij wil graag weten of dat ook hier aan de orde is. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat daar wel groei in zit. Echter slechts weinig mensen kunnen het betalen, dus meestal is het reismotief zakelijk. Met Corona was er een stijging te zien, ook vanwege het geringere risico op besmetting. Het is een normale hausse, die waarschijnlijk weer zal afnemen.

Mw. Schuil vraagt of er meer vluchten waren door verplaatsing van Schipholverkeer. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat de luchthaven niet precies weet welke vluchten oorspronkelijk van Schiphol komen. Dat is heel lastig.

### **8. Luchthavenbesluit: eindproduct participatietraject**

De voorzitter trapt af met de vraag hoe de CRO dit onderwerp gaat bespreken. Alle leden waren op de een of andere manier betrokken bij het participatietraject. Zij kennen de argumenten. Belangrijk is nu vooral de rol van de CRO in het verdere proces. In de ogen van de voorzitter bestaat deze rol uit het zo goed als mogelijk erop toezien dat alle betrokkenen qua informatie op dikte zijn en dat iedereen zijn rol kan vervullen. Wellicht komt het een keer tot een gemeenschappelijke zienswijze, maar dat is waarschijnlijk een ambitie te ver.

Mw. Samson (RTHA) geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Ze benadrukt dat het eindverslag is geschreven door de participanten zelf. Daarin staat niet alleen waar men het over eens is, maar er staat ook duidelijk dat er meningsverschillen zijn.

Dhr. Schendstok ziet een discrepantie in de beoordeling van de voorstellen in het EPP door de deelnemers en de achterban die zij vertegenwoordigen. Veel bewoners zijn tegen dit traject en de inhoud. Ook gemeenten omarmen het EPP niet. Vraag aan de CRO is: wat doen we hiermee? RTHA, wat gaat u hiermee doen? Volgens dhr. Schendstok is er geen draagvlak. Mw. van Dijk begrijpt wat hij zegt en ziet een paar mensen knikken. Het EPP is de uitkomst van een proces en bevat bouwstenen. Over het uitgangspunt minder hinder is volledige consensus, maar over de individuele bouwstenen is er verschil van inzicht. Voor RTHA is de vraag hoe deze mee te nemen in de NRD. Mw. van Dijk heeft geluiden gehoord op andere tafels en in gemeenten. Zij hoopt de reflecties gauw te bundelen met het EPP. Het totaal zal worden gebruikt voor het opstellen van de NRD. Deze zal worden ingediend bij het bevoegd gezag (I&W) en daar kunnen dan weer zienswijzen op worden ingediend. Dit leidt uiteindelijk tot een brief van I&W aan de luchthaven, die vervolgens aan de slag gaat met de onderzoeken.

Dhr. Houtkamp memoreert dat er een historie ligt waarin al veel is gebeurd. Zijn vraag aan de opdrachtgever is: hebben jullie ervan geleerd en hoe ga je ervoor zorgen dat dit een transparant proces wordt, zodat niemand behoefte heeft om weg te lopen? Volgens mw. van Dijk kan het niet transparanter. Alle aspecten liggen op tafel, inclusief consensus, verschil van mening en reflecties. Er is een rijkdom aan informatie. Na indiening bij I&W wordt dit voorstel weer aan iedereen voorgelegd. De m.e.r. wordt begeleid door een onafhankelijke commissie. Uiteindelijk is de vraag: welk besluit ga ik aanvragen?

Dhr. Schendstok vond het proces allesbehalve transparant: geheimhouding, niet mogen communiceren met de achterban. Het is vreemd dat de gemeenten het EPP niet omarmen terwijl ze wel in het traject vertegenwoordigd waren. Dhr. Fortuyn hoort de waarneming van dhr. Schendstok, maar hij heeft het zelf anders beleefd. Hij vindt dat dhr. Schendstok maar boven de markt blijft houden dat het traject niet transparant zou zijn geweest. In de tweede fase is een spelregel afgesproken zodat alle deelnemers nadrukkelijk konden zeggen wat ze wilden maar dat de media er niet mee aan de haal konden gaan. Hij

maakt zich boos dat de werkwijze in een kwaad daglicht wordt gesteld. Dhr. Schendstok vindt het kwalijk dat dhr. Fortuyn hem ergens van beschuldigt. "Wij zijn genegeerd. Andere bewoners mochten niet met mij communiceren. Als men geen vertrouwen heeft, dan heeft men iets te verbergen." De voorzitter concludeert dat "we" het ongetwijfeld niet eens gaan worden over het proces. De ingewikkeldheid zit tussen het zelf geïnformeerd zijn en anderen informeren.

Dhr. Thoen hoort mw. Samson zeggen dat groei geen doel op zich is. waarom verscheen er dan een artikel waarin de luchthaven zegt dat zonder groei het verdienmodel in gevaar komt? Mw. van Dijk antwoordt dat het een goed interview was. Zij heeft willen uitdrukken dat vlootvernieuwing voordeliger is. De hiervoor nodige ontwikkelruimte (in de vorm van meer vluchten overdag) wordt gekoppeld aan heel strenge voorwaarden.

### **9. Ingekomen stukken**

Naar aanleiding van de brief van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat "Besluiten versterking Commissies regionaal overleg" d.d. 21 november 2022 (stuk 9.a) verwijst de voorzitter naar het reeds bij de mededelingen genoemde overleg van de voorzitters met I&W. Daarin is gezamenlijk vastgesteld dat het goed is dat er een aparte vertegenwoordiger van het maatschappelijk verkeer lid wordt van de CRO. Dit speelt bij de luchthavens Groningen Airport Eelde en Rotterdam The Hague Airport, waar voor dit verkeer een aparte gebruiksruimte in het Luchthavenbesluit zal worden vastgesteld. De tweede vraag in de brief betreft de manier waarop omwonenden vertegenwoordigd worden. De grootste legitimatie is via de democratisch gekozen raad. Dit is wat de voorzitter heeft meegegeven aan het ministerie.

### **10. Verslagen**

#### a. concept verslag overleg 6 oktober 2022

##### tekst:

- Pagina 3, punt 3.b, bovenaan: dhr. Houtkamp heeft een kleine correctie al eerder doorgegeven aan de secretaris; hij is namelijk niet zelf ombudsman geweest, zoals abusievelijk vermeld, maar heeft gewerkt voor de Nationale ombudsman.

Met bovenstaande wijziging wordt het verslag vastgesteld.

##### naar aanleiding van:

- Pagina 4, punt 6: dhr. Fortuyn meldt dat er voor het regelen van de jaarlijkse bijdrage van de BRR aan de CRO voor onderzoek naar hinder beperkende maatregelen een brief aan de CRO komt in plaats van een convenant met de SOCRO.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

##### b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

#### c. vastgesteld verslag overleg 16 juni 2022

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

## **11. Rondvraag**

Dhr. Houtkamp meldt dat dhr. Witjes zich zorgen maakt dat de luchthaven vorige week plotsklaps gesloten was wegens ziekte bij personeel van LVNL. Hij vraagt zich af of we ons zorgen moeten maken. Dhr. Jongen ziet dit ook bij andere luchthavens. De roosters moeten gevuld worden, en als het krap wordt, kan niet meer alle dienstverlening worden gegeven, maar bijvoorbeeld nog wel voor het verkeer van de traumaheli. Zorgen zijn wat hem betreft niet nodig. In Rotterdam was het de eerste keer in twee jaar.

Dhr. Thoen vindt het frappant dat een uitgaande vlucht om één minuut voor elf 's avonds vertrokken is en vraagt zich af of dit iets is om door ILT te laten uitzoeken. Afgesproken wordt dat dit door LVNL uitgezocht zal worden. **(actie: LVNL)**

Dhr. Fortuyn wil nog zijn dank uitspreken aan de facilitaire dienst van de gemeente Lansingerland en adviseert de aanwezigen niet te schromen om gevulde koeken mee te nemen.

De voorzitter bedankt de gemeente Lansingerland voor de gastvrijheid en is blij met de koeken.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

## **12. Sluiting**

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

[www.cro-rotterdam.nl](http://www.cro-rotterdam.nl)