



CRO Luchthaven Rotterdam

Vergadering:	CRO plenair
Datum:	7 juni 2018
Agendapunt:	9
Onderwerp:	Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA
Soort:	informatie (9.a)/ bespreking (9.b)
Bijlage(n):	2

Toelichting: Afspraak is dat alleen het jaarrapport (9.b) uitgebreid wordt besproken in de vergadering van de CRO; de kwartaalrapportages (9.a) worden ter kennisgeving aangeboden.

Bijlage(n):

9.a

rapport van DCMR “Kwartaalrapportage Vliegtuigmeldingen rondom Rotterdam The Hague Airport 1^e kwartaal 2018” d.d. 18 mei 2018

In het eerste kwartaal van 2018 lag het aantal meldingen iets hoger dan in het zelfde kwartaal een jaar eerder, namelijk circa 2%. Hiermee lijkt een (voorlopig?) einde gekomen aan de enorme groei van het aantal meldingen in de afgelopen twee jaren (meer dan verdubbeling). Hierbij moet wel worden aangetekend dat het aantal bewegingen van de grote luchtvaart in het eerste kwartaal van 2018 bijna 15% lager lag dan een jaar eerder. Opmerkelijk is verder dat ondanks een toename van het aantal nachtvluchten het aantal meldingen hierover is afgenomen. Hierdoor daalde het aantal meldingen per nachtvlucht van 1,8 in het eerste kwartaal van 2017 naar 1,2 dit jaar.

Twee frequente melders uit Lansingerland, zijn met 516 en 592 meldingen verantwoordelijk voor bijna 35% van de meldingen.

Door RTHA en DCMR is weer gezamenlijk een selectie van geanonimiseerde meldingen nader onderzocht. Getracht is een verklaring te vinden voor de ervaren overlast en waar mogelijk sturingsinformatie te verkrijgen. Waar nodig is aan IL&T of LVNL om een toelichting verzocht. Het resultaat is vermeld in tabel 18. Van de 34 onderzochte voorvallen zijn er 12 te herleiden tot interferentie met Schiphol verkeer, en 5 maal betrof het de Piaggio

9.b

rapport van DCMR “Jaarrapportage 2017 Analyse meldingen rondom Rotterdam The Hague Airport” d.d. 23 april 2018

(Bijgevoegde versie is vastgesteld door de BRR en reeds eerder op 7 mei 2018 onder embargo verzonden naar de leden van de CRO.)

In 2017 waren er 16.184 meldingen over verkeersbewegingen van en naar RTHA, ruim een kwart meer dan het jaar ervoor. Doordat ook het aantal melders met circa een kwart toenam, is het gemiddeld aantal meldingen per melder nagenoeg gelijk gebleven. Het aantal frequente melders steeg van 15 naar 20 en het aantal overige melders van 837 naar 1.068 unieke adressen. Deze twee groepen waren in 2017 verantwoordelijk voor 63% respectievelijk 37% van het totaal aantal meldingen.

Volgens het rapport is er geen eenduidige verklaring waarom het aantal meldingen aanzienlijk is toegenomen, terwijl het aantal bewegingen van de grote luchtvaart juist gedaald is. Er wordt een viertal mogelijke factoren genoemd, waaronder de media aandacht in verband met het nemen luchthavenbesluit. De eventuele invloed van de inzet van relatief meer grote vliegtuigen (Boeing 737-700/800) wordt in het rapport niet besproken.

Zoals afgesproken in de CRO heeft de DCMR geanalyseerd waar de grote toename van het aantal melders vandaan komt. Dit blijkt vooral te gaan om plaatsen als Bergschenhoek, Hilligersberg-Schiebroek (stadsdeel Rotterdam), Berkel en Rodenrijs, Pijnacker en Zevenhuizen. In andere gemeenten, zoals Schiedam, Overschie (stadsdeel Rotterdam) en Delft is juist sprake van een afname.

DCMR heeft dit jaar onderzocht of er een verband is tussen routeafwijkingen van startend verkeer vanaf RTHA en het doen van een melding. Uit de analyse blijkt dat bij een routeafwijking door het grote verkeer de kans op een melding 3x zo groot is. DCMR beveelt daarom aan om te onderzoeken of preferente (afwijkings)routes gedefinieerd kunnen worden die bij voorkeur gevlogen worden wanneer er interferentie met Schipholverkeer is.

Het tweede advies van de DCMR betreft het betrekken van omwonenden bij het nadenken over hinderbeperkende maatregelen. DCMR refereert aan het in de vorige jaarrapportage voorgestelde platform en wijst erop dat zeer recent door het ministerie van Defensie een dergelijk initiatief is gestart voor de luchthaven Eindhoven, dat blijkbaar positief is ontvangen. DCMR geeft in overweging om een dergelijke aanpak te laten volgen op de informatie avonden die in de omliggende (deel)gemeenten georganiseerd gaan worden (als vervolg op de pilot in Lansingerland).

Advies secretaris: a) **Neem het voorstel voor preferente afwijkingsroutes mee bij de update van het Uitvoeringsplan Minimaliseren Geluidhinder. Geef prioriteit aan het onderzoeken van deze maatregel, omdat routeafwijkingen tot relatief veel meldingen leiden en ook in het publieke debat veel (negatieve) aandacht krijgen.**

b) **In het kader van de update van het Uitvoeringsplan Minimaliseren Geluidhinder komt ook de inrichting van het proces aan de orde. Neem het voorstel van de DCMR voor het betrekken van omwonenden mee in de discussie hierover.**

Communicatie: rapportages op de website plaatsen (de jaarrapportage 2017 is reeds door de BRR vastgesteld en op de website geplaatst.)