



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 15 juni 2017

Aanwezig: Voorzitter : dhr. J. van der Vlist
Secretaris : dhr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland : mw. A. Bom (t.m. punt 13)
Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong (v.a. punt 8.c)
Gemeente Rotterdam : dhr. P. Langenberg (punt 13)
Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland : mw. T. Dronkers
Gemeente Schiedam : mw. P. van Aaken
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport : dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. R. Smit
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : dhr. B. Mooren (punt 8.c t.m. 10)
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Poot
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. H. Lamphen
Bewonersvertegenw. Lansingerland : dhr. van der Ouderaa
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : mw. J. van der Hooff/ dhr. P. Weeda *)

Afwezig:

Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. H. Vos
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. T. van de Coevering
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes

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

1. Opening

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr. Vos, dhr. Witjes en mw. v.d. Coevering.

a. agenda

Op verzoek van dhr. Langenberg, die door verplichtingen elders pas een uur na aanvang kan aanschuiven en niet de hele vergadering kan bijwonen, wordt afgesproken punt 13 te behandelen zodra hij aanwezig is.

n.b. Uiteindelijk zijn de agendapunten in de volgende volgorde behandeld: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, **13**, 9, 10, 11, 12, 14, 15.

2. Mededelingen

De voorzitter staat stil bij het onverwachts overlijden van Willem Zuidveld, lid van de CRO namens LVNL. Hij wordt deze keer vervangen door René Smit. LVNL is nog opzoek naar een opvolger.

3. Benoemingen

Het voorstel om dhr. J. v.d. Vlist voor te dragen voor een tweede termijn als voorzitter van de CRO luchthaven Rotterdam wordt in stemming gebracht. De stemming geschiedt schriftelijk. De uitslag is: 10 vóór en 1 blanco, waarmee het voorstel is aangenomen.

Dhr. v.d. Ouderaa meent, dat in het rooster van aftreden (vergaderstuk 3.b) de data van aantreden van mw. v.d. Coevering en hemzelf niet correct zijn. Volgens zijn eigen aantekeningen zouden zij niet op 13 maart 2014 maar in de vergadering van 12 juni 2014 benoemd zijn. De secretaris licht toe, dat in de verslagen en andere officiële stukken niets was terug te vinden en dat hij zich daarom gebaseerd heeft op een mail van de toenmalige secretaris, waarin deze beide leden feliciteert met hun benoeming. De vergadering besluit uit te gaan van 12 juni 2014. Het rooster zal worden aangepast.

4. Ingekomen stukken

De ingekomen stukken worden voor kennisgeving aangenomen.

5. Verslagen

a. concept verslag overleg 16 maart 2017

tekst:

- Punt 5, 2^e alinea: in het concept verslag staat: “Volgens de planning zal deze stap half april voltooid zijn, waarna het concept advies beschikbaar is voor bespreking in de CRO.” Dhr. Fortuyn verzoekt hieraan toe te voegen, dat de BRR het concept advies later heeft vastgesteld dan oorspronkelijk gepland.”

Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

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

b. actielijst

- Opgemerkt wordt, dat de presentatie door de chef traumaheli ontbreekt. (noot secretaris: nadat de eerder op 6 oktober 2016 geplande presentatie op het laatste moment niet was doorgegaan, is met dhr. v.d. Berg direct een nieuwe afspraak gemaakt. Daarom is dit niet opnieuw opgenomen in de actielijst. De presentatie staat nu gepland op 14 september 2017.) Gevraagd wordt te bezien of het mogelijk is om deze bijvoorbeeld op locatie te houden. (**actie: secretaris**)
- Dhr. v.d. Ouderaa vraagt naar de stand van zaken m.b.t. actiepunt 2017 03 16 nr. 1 dhr. v.d. Kleij merkt op dat de actie ligt bij LVNL en niet bij RTHA. De secretaris zal kortsluiten met LVNL en de voortgang melden.
- Dhr. Algra meldt m.b.t. actiepunt 2017 03 16 nr. 2, dat hij contact heeft gehad met mw. v.d. Coevering en dat het actiepunt kan worden afgevoerd. De werkwijze voor het invullen van het online formulier voor meldingen is naar tevredenheid toegelicht. Verdere actie is niet aan de orde.

c. vastgesteld verslag overleg 15 december 2016

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

6. Terug/voorblik BRR

Mw. Bom meldt, dat het advies aan de Staatssecretaris over het regionaal draagvlak voor het te nemen luchthavenbesluit eind juni klaar is en verzonden wordt. M.b.t. de voorgestelde acties zal op korte termijn reeds geacteerd worden. De inzet van de BRR is om met de Staatssecretaris een onderhoud te hebben over het advies.

7. Capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2017/18

Op de vraag waarom het aantal beschikbare slots relatief fors is afgenomen, antwoordt dhr. v.d. Kleij, dat dit komt door het wegvallen van maatschappijen die vlogen met kleinere vliegtuigen. Hiervoor in de plaats zijn meer B 737's en A 320's gekomen, welke per vliegbeweging meer geluidsruimte gebruiken. Dhr. Poot vraagt of de afname los staat van de verdeling zomer/winter. Dhr. v.d. Kleij bevestigt, dat er door bovengenoemd effect ook in de zomer minder slots beschikbaar zijn. Wel kunnen overblijvende winter slots eventueel nog adhoc worden meegenomen naar de zomer.

8. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 4^e kwartaal 2016 DCMR

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

b. rapport 1^e kwartaal 2017 DCMR

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

c. rapport jaar 2016 DCMR (presentatie DCMR)

n.b. ter vergadering is door dhr. Algra een hardcopy uitgereikt van de definitieve, door de BRR vastgestelde versie van de jaarrapportage.

Dhr. Algra geeft een presentatie (**bijgevoegd**) waarin achtereenvolgens aan de orde komen:

- Overzicht meldingen en verkeersbewegingen 2016
- Overzicht analyses
- Overzicht mogelijke maatregelen beperken hinder
- Aanbevelingen

Het aantal meldingen is in 2016 fors toegenomen ten opzichte van 2015. Op verzoek van de voorzitter zullen DCMR en LVNL samen nagaan welk deel van deze toename het gevolg is van interactie met Schiphol verkeer (b.v. onderhoud van de Kaagbaan). Volgens dhr. Smit is dit vooral aan de orde bij vertrekkend RTHA verkeer en heeft aanpassing van de procedures zeker al geleid tot meer ruimte om de eigen SID's te vliegen. (**actie: DCMR/ LVNL**)

Dhr. Algra constateert in zijn presentatie, dat de enige winst die qua geluidshinder op korte termijn nog te halen is, moet worden gezocht in fine-tuning van bestaande vliegprocedures (microklimaat studies). Hij adviseert om externe bureaus in te huren, als de capaciteit van LVNL tekort schiet. Dh. Fortuyn vindt, dat er een sense of urgency moet zijn bij de partijen om zelf te kijken wat kan verbeteren en dat deze partijen deze verantwoordelijkheid moeten pakken. De voorzitter interpreteert dit als een ondersteuning van het advies van dhr. Algra.

Dhr. Algra komt tot de volgende aanbevelingen:

1. Ga in 2017 (en verder) actief aan de slag met (en communiceer over):
 - instellen platform Omgeving en Luchtvaart (communicatie)
 - nader onderzoek naar optimalisaties vertrekroutes (verken opties voor baan 24 en 06 (microklimaat Schiedam en Lansingerland)
 - terugdringen van vertraagde lijnvluchten (2016 laat toename zien).
2. Om meer aandacht, continuïteit en voortgang te krijgen in het onderzoek geluidshinder beperkende mogelijkheden, is meer structuur nodig. Dit kan door te kiezen voor een procesmatige aanpak met b.v. een opdrachtgever (BRR) en opdrachtnemer (bv binnen CRO) en een werkgroep die een onderzoek/project begeleidt.

De voorzitter stelt voor de adviezen te bespreken bij de desbetreffende agendapunten (9 en 11).

9. Uitvoeringsplan minimaliseren geluidshinder (rapport To70) follow-up

Dhr. Poot doet een aantal voorstellen voor te onderzoeken maatregelen:

1. Het uitplaatsen van de Piaggio moet ergens worden meegenomen, maakt niet uit waar. Hij heeft begrepen dat de luchthaven hierover al in gesprek is.
2. Na 22.00 uur de tarieven verhogen. Hij heeft dit al eerder voorgesteld.
3. Boete voor binnenkomen na 24.00 uur, te betalen door de luchthaven en te storten in een leefbaarheidsfonds.
4. Mogelijkheden om regulering op te zetten voor grondgeluid.

De voorzitter stelt voor om secretaris CRO samen met secretaris BRR te laten kijken of deze en de voorstellen van de DCMR (agendapunt 8.c) als maatregel kunnen worden toegevoegd. (**actie: secretaris/ PZH**)

Voortaan moeten alle suggesties goed bekeken worden. Voorzitter en secretaris zullen voor het proces een plannetje van aanpak maken. (**actie: secretaris/ voorzitter**)

10. Beïnvloeding keuzes LVNL voor Schiphol met impact voor RTHA

Veel verbeteringen zijn pas mogelijk bij de herziening van het luchtruim, waarvoor 2030 de streefdatum is. Dhr. v.d. Ouderaa verzucht, dat dit voor hem niet relevant meer is, want dit is nog zo ver weg en dan moet je bovendien nog met rekenen op 5 jaar proceduretijd. Dhr. de Jong vindt, dat niet zo lang gewacht hoeft te worden en verbetervoorstellen wel degelijk eerder ingebracht kunnen worden. De voorzitter vraagt zich af of je niet bij de Minister/ Staatssecretaris zou kunnen pleiten voor versnelling. Je moet dan wel eerst de te verwachten winst in beeld brengen. De secretaris zal verkennen wat de ratio is achter 2030 als jaar voor herziening luchtruim en met de secretaris van de BRR kijken of en waar winst behaald kan worden. **(actie: secretaris/ PZH)**

Dhr. Smit wijst erop, dat er veel overleg is van LVNL Rotterdam met Schiphol om de afhandeling te optimaliseren.

In het kader van de interactie met Schiphol wordt ook het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het onderzoek naar de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol nog even ter sprake gebracht. De secretaris memoreert, dat hij al direct na het verschijnen had gekeken of dit rapport voor RTHA relevante elementen bevat, en over zijn bevindingen aan de CRO bericht. Omdat dit niet iedereen meer helder voor ogen staat, wordt gevraagd om dit te checken. **(actie: secretaris)**

11. Pilot communicatie

De CRO gaat akkoord met het uitvoeren van de pilot als voorgesteld door RTHA. De CRO is benieuwd wat het gaat opleveren. Succes is niet verzekerd maar niet geschoten is altijd mis. Lansingerland is graag bereid te faciliteren. **(actie: RTHA)**

12. Ervaring elders met bemiddelaar

Naar aanleiding van het voorstel van verkenner Joost Schrijnen in zijn advies om een bemiddelaar in te stellen heeft de CRO aan de secretaris gevraagd een verkenning uit te voeren naar de ervaringen elders met een dergelijke functie. De secretaris brengt kort verslag uit van zijn bevindingen. Hij heeft bij zijn (overigens beperkte) onderzoek geen voorbeelden kunnen vinden van een bemiddelaar zoals Schrijnen die voor ogen heeft, namelijk één die pro-actief zijn oor te luisteren legt in de regio waar het gaat om klachten, die invloed kan uitoefenen tussen de partijen om beter met klagers om te gaan en die voorstellen kan doen om de leefkwaliteit voor omwonenden te verbeteren.

13. Toekomst luchthaven

De voorzitter constateert, dat er een concept advies van de BRR ligt waar de vertegenwoordigers van de bewoners zich goed in kunnen vinden, terwijl dit met name voor de luchthaven en VNO-NCW West niet het geval is. Hij benadrukt, dat de CRO niets kan besluiten, maar wel zaken onder de aandacht kan brengen. Hij zal kijken of er een (gemeenschappelijk) standpunt te formuleren is.

a. concept advies BRR (toelichting door voorzitter BRR)

Mw. Bom geeft als voorzitter van de BRR een toelichting op het proces en het concept advies. De Staatssecretaris van I&M had aan de BRR advies gevraagd over het bestuurlijk draagvlak

voor groei van de luchthaven. Vervolgens heeft de BRR een verkenner aan het werk gezet om dit nader te onderzoeken en hierover te adviseren. De leden van de BRR vinden, dat zij het advies van de verkenner hebben overgenomen, namelijk dat er geen draagvlak is voor uitbreiding. Wel ziet de BRR, dat het maatschappelijk heli verkeer de economische potentie van de luchthaven steeds meer onder druk zet. Verder zal op alle door de verkenner benoemde regionale doelen actie worden ondernomen. Hiermee zal niet worden gewacht. Wat betreft het belangrijkste punt waarop VNO-NCW West aanslaat: na eventuele uitplaatsing van de heli's gaat niet automatisch alle vrijkomende ruimte naar het commercieel verkeer. De BRR kan deze keus nu nog niet maken.

De voorzitter staat nog even stil bij het onderdeel van concept brief aan de Staatssecretaris waarin de BRR vraagt om in het kader van de verbetering van de governance betrokken te worden bij de evaluatie van de CRO's. Het gaat erom afspraken te maken hoe je met elkaar stappen kan zetten. "We zijn niet getrouwd met de CRO, dus als we een betere vorm vinden, dan moet je dit zeker niet nalaten."

Op de vraag vanuit de CRO of er voldoende mankracht is voor het uitvoeren van de acties, antwoordt mw. Bom bevestigend. Zij denkt aan de provincie de gemeenten, et cetera.

Gevraagd wordt of er een aparte MER wordt gemaakt voor uitplaatsing van de heli's. Mw. Bom: "als dit nodig is, ja." Dhr. v.d. Kleij vult aan, dat er geen MER-plicht is.

b. reactie RTHA

Dhr. v.d. Kleij stelt onomwonden, dat de luchthaven niet kan leven met één geluidszone voor al het verkeer, maar wel met het uitplaatsen van de maatschappelijke heli's in combinatie met het opvullen van de vrijgekomen geluidsruimte, zoals geadviseerd was door de verkenner. Bij opvolgen van het concept advies van de BRR krijgt de luchthaven te maken met dubbele onzekerheid. Dhr. v.d. Kleij verwijst ook naar zijn inspreektekst.

c. standpunt CRO/ eventueel aanvullend advies CRO over concept advies aan BRR

De voorzitter stelt voor om te beginnen met het gezamenlijk voorstel van de bewonersvertegenwoordigers van Lansingerland, Schiedam en Rotterdam:

- a. *De CRO onderschrijft [unaniem of in (grote) meerderheid] het concept BRR-advies (deel 1, 2 en 3).*
- b. *De CRO roept op om de in het advies genoemde afspraken met betrekking tot hinder beperkende maatregelen in een constructieve dialoog met belanghebbenden te starten na het uitbrengen van het definitieve BRR-advies en daarop niet te wachten tot het onderzoek naar eventuele uitplaatsing van maatschappelijk helikopter verkeer is afgerond.*
- c. *De CRO roept tevens op om het plan van aanpak dat in deel 3 van het advies staat genoemd uiterlijk op 1 oktober 2017 in conceptvorm met belanghebbenden te bespreken.*

Dhr. Mooren onderstreept, dat voor hem het grote punt is dat de verkenner een verhaal heeft neergezet met een bepaalde balans en dat wat er nu als concept advies van de BRR ligt, hier op één á twee punten fundamenteel van afwijkt. De luchthaven wordt hierdoor een stuk zekerheid over zijn toekomst ontnomen. Ook wijst hij erop, dat in de BRR slechts drie gemeenten zijn vertegenwoordigd, en niet bijvoorbeeld de gemeente Den Haag. Hij vraagt zich af wat de CRO nu nog gemeenschappelijk kan vaststellen? Schrijnen heeft een goed advies afgeleverd. Toevoegen van de tekst van de bewoners is prima, maar dan moet je wel

toevoegen dat het onderzoek naar uitplaatsing een doel heeft, namelijk invullen van de vrijgekomen geluidsruimte met commercieel verkeer.

De voorzitter constateert de standpunten van bedrijfsleven en luchthaven op tenminste één punt afwijken van het voorstel van de bewoners. Verder merkt hij op, dat de provincie over de gemeenten gaat die niet in de BRR zitting hebben.

Dhr. v.d. Ouderaa vraagt aan dhr. Mooren om de balans tussen milieu en economie te concretiseren. Dhr. Mooren antwoordt: “We zijn hier goed bezig, maar een essentieel punt uit het advies van Schrijnen is weggebleven; doel van het onderzoek moet zijn benutten van de vrijkomende geluidsruimte.”

De voorzitter maakt de tussenstand op: overeenstemming over onderdeel a van het voorstel van de bewoners zal niet lukken, maar over b en c is er wellicht wel consensus.

Als reactie hierop zegt dhr. v.d. Kleij, dat de luchthaven het voorstel zeker niet zal steunen.

Mw. Kuijpers geeft desgevraagd aan, dat zij het eens is met het concept BRR advies en het voorstel van de bewoners zal steunen.

Dhr. Bal kan zich vinden in het concept BRR advies, behalve de passage over de kleine luchtvaart. Hij wijst erop dat dit helemaal geen thema was in raden en staten. Het staat volgens hem bovendien haaks op bestaand beleid (Visie Ruimte en Mobiliteit) van de provincie, namelijk het binnen Zuid-Holland blijvend accommoderen op RTHA. Hij begrijpt dit dan ook niet en wil dat de betreffende passage geschrapt wordt. Mw. Bom zegt toe hier nog even goed naar te kijken.

De voorzitter stelt vast, dat een unaniem advies van de CRO er niet in zit. Een meerderheid schaart zich achter deel a en b van het tekstvoorstel van de bewonersvertegenwoordigers en alleen deel c wordt unaniem gesteund. De BRR zal hierover middels een brief formeel worden geïnformeerd. Tevens zullen hierin de afwijkende standpunten worden vermeld.

(actie: secretaris)

d. voortgang luchthavenbesluit overige punten

Dhr. v.d. Kleij kan nog melden, dat de luchthaven opdracht heeft gegeven om de MER af te maken.

14. Rondvraag

Dhr. Lamphen wijst erop dat na de Europese finale van Ajax veel vliegtuigen op Hemelvaartdag vroeg in de morgen op RTHA landden, wat voor veel overlast zorgde en dat ook nog eens op een vrije dag. Bovendien was hier door de luchthaven vooraf niet over gecommuniceerd. Volgens dhr. v.d. Kleij is hierover bewust niet gecommuniceerd, omdat het Ajax betrof. Normaal doet de RTHA wel melding van dit soort vluchten. Dhr. Poot vraagt waarom de aankomst van de vluchten niet later is gepland, bijvoorbeeld na 9.00 uur. Dhr. v.d. Kleij antwoordt, dat ze eerst al om 5 uur wilden aankomen, omdat deze supporters in Stockholm geen accommodatie hadden.

Vanwege de slechte verstaanbaarheid door de airco vraagt dhr. Poot of er geen betere vergaderlocatie is. Afsproken wordt dat de secretaris alternatieven zal verkennen. (**actie: secretaris**)

Dhr. Poot wil bij het onderzoek naar het uitplaatsen van de heli's graag nog meegeven om ook te kijken naar stillere heli's, b.v. met lagere toeren.

Dhr. Poot meldt tenslotte, dat er bewonersorganisaties zijn die zelf ultrafijnstof metingen gaan doen.

Naar aanleiding van de inspreektekst van RTHA stelt dhr. v.d. Ouderaa, dat de passage van een vliegtuig qua geluid 60 sec. duurt en niet 30 sec. zoals de luchthaven beweert. Dhr. v.d. Kleij gaat dit na. (**actie: RTHA**)

De secretaris wijst erop dat sommige gebruikers problemen hebben met de website (witte pagina) en vraagt de leden van de CRO dit aan hem door te geven als zij hetzelfde probleem hebben.

Dhr. Bal verzoekt hem te betrekken bij het plan van aanpak van de BRR bij zaken die de kleine luchtvaart betreffen.

N.a.v. enkele concrete klachten (Rodenrijsweg) heeft dhr. Bal samen met dhr. Algra gekeken wat hier aan de hand is. Het betreft een "area to be avoided" (dus niet verboden). Geconstateerd is dat niet altijd even netjes gevlogen wordt, waarbij wel moet worden aangetekend dat het ook heel lastig is. De achterban is hierover benaderd en dit heeft positieve reacties opgeleverd. Het gaat nu een stuk beter. Dhr. Bal zal hierover een kort stukje schrijven voor de site van de CRO. (**actie: dhr. Bal**)

Dhr. v.d. Kleij meldt, dat de luchthaven een maatregel heeft afgekondigd voor beperking van het lesverkeer op zaterdag.

15. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.



DCMR Milieudienst Rijnmond



Presentatie CRO-RTHA, 15 juni 2017

Jaarrapport geluid en meldingen RTHA 2016



Rob Algra – Coördinator bureau Geluid & Veiligheid

Inhoud

- Overzicht meldingen en verkeersbewegingen 2016
- Overzicht analyses
- Overzicht mogelijke maatregelen beperken hinder
- Aanbevelingen



Overzicht meldingen 2016



Item	Absoluut			Relatief
	2014	2015	2016	2016
Totaal aantal melders	888	884	852	
Totaal aantal meldingen	7.269	6.856	12.770	
Aantal 'frequente melders'	12	12	15	2%
Aantal 'overige melders'	876	872	837	98%
Aantal meldingen van 'frequente melders'	3.962	3.501	8.055	63%
Aantal meldingen van 'overige melders'	3.307	3.355	4.715	37%

Plaats	Getraceerd		Niet getraceerd*		Totaal	2015	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht		Absoluut	Relatief t.o.v. 2016
Bergschenhoek	5.542	702	47	53	6.344	1.819	249%
Rotterdam	2.458	284	143	38	2.923	1.903	54%
Schiedam	576	280	24	48	928	877	6%
Delft	473	13	12	9	507	357	42%
Spijkenisse	323	9	7	1	340	275	24%
Berkel en Rodenrijs	178	12	1	0	261	227	15%
Pijnacker	176	22	58	5	191	19	905%
Mijnsheerenland	163	15	1	0	179	261	-31%
Moordrecht	124	30	5	1	160	85	88%
Maasland	122	9	4	1	136	139	-2%
Overig	640	96	36	29	801		
Totaal	10.775	1.472	338	185	12.770		

Overzicht verkeersbewegingen RTHA

Kalenderjaar 2016

bron RTHA	Grote luchtvaart						Kleine luchtvaart
	Lijn- dienst	Vakantie- vlucht	Ad hoc vlucht	Vracht	Overig	Totaal	Totaal
januari	1.074	16	8	1	186	1.285	1.675
februari	1.257	18	14	2	211	1.502	2.054
maart	1.436	18	17	0	376	1.847	2.498
april	1.495	15	14	1	485	2.010	3.168
mei	1.713	59	8	0	441	2.221	3.029
juni	1.645	58	11	0	473	2.187	2.801
juli	1.526	50	10	1	440	2.027	3.043
augustus	1.530	62	3	0	510	2.105	3.168
september	1.659	31	13	0	585	2.288	3.002
oktober	1.543	17	6	1	447	2.014	2.559
november	1.100	0	13	0	221	1.334	2.129
december	1.056	0	9	0	218	1.283	1.743
Totaal	17.034	344	126	6	4.593	22.103	30.869
Totaal 2015	16.103	1.202	191	11	4.098	21.605	29.229
Totaal 2014	15.803	1.115	147	13	4091	21.169	28.356

Overzicht onderzoek en analyses



Naast inzicht in omvang vliegtuigbewegingen en aantal meldingen bevat rapport onder meer:

- Nadere analyse van de meldingen t.a.v. type luchtvaartuig, soort hinder, verdeling over het etmaal;
- Specifieke informatie over verkeersbewegingen in de nachtperiode per categorie en meldingen in die periode;
- Inzicht in wijze waarop verkeer wordt afgewikkeld rondom RTHA (density plot);
- Inzicht in resultaten van geluidmetingen op de vaste geluidmeetposten in de woonkernen;
- Vlieggedrag tijdens landing (hoogte en geluidniveaus) 8 gebruikers;
- Analyse vluchtpatroon vertrekprocedure baan 24 van diverse maatschappijen;
- Informatie geluidruimte op handhavingspunten (info IL&T).

Verklaring toename aantal meldingen



- Aantal vliegtuigbewegingen?
 - GL: lichte toename
 - KL: iets toegenomen
 - Vlootsamenstelling? Licht gewijzigd
- Vlieggedrag van en naar RTHA? Is over algemeen cfm geldende procedures
- Aandacht in media vanwege LHB
- Toename verkeer Schiphol betekent meer instructies voor afwijkend RTHA-verkeer (indicator: toename meldingen over overvliegers)

Wat kun je doen om hinder te beperken?



- Bewoners beogen met het indienen van een melding een verbeterd leefklimaat (m.n. geluidklimaat);
- Focus op geluid t.g.v. vliegtuigbewegingen;
- Flankerende maatregelen zijn ook gewenst, maar de “pijn” zit bij geluid tijdens passage (slaapverstoring, verstaanbaarheid in huis).
- (Toenemende zorg om luchtkwaliteit -> traject LHB).

- Andere bedrijfsvoering met overall sterk verbeterd geluidklimaat is niet te realiseren;
- Terugdringen afwijkend vliegverkeer RTHA t.g.v. interferentie met Schiphol verkeer op korte termijn niet mogelijk;
- Beiden pas bij herziening luchtruimvisie.

Wat kun je doen om hinder te beperken? (II)



Wél:

- Aandacht bij IL&T vragen voor hoogte waarop afwijkingen van route plaatsvinden (criterium 3000 ft)
- Aandacht blijft geboden voor vertraagd commercieel verkeer (na 23.00 uur)
- Fine-tuning van bestaande vliegprocedures lijkt hoogst haalbare, met als mogelijk effect: verbetering op lokaal niveau (microklimaat onderzoek)
 - > Vertrekroute baan 06 en 24 (ri LSL en Schiedam)
 - > Zelf vooronderzoek doen i.s.m. adviesbureau (beperkte inbreng LVNL nodig)
- Verbeteren communicatie rond geluidhinder

Verbeteren communicatie rondom geluidhinder



- Instellen van **platform Omgeving en Luchtvaart** per woonwijk of gemeente
- Lokaal platform waarbij bewoners – in de eigen wijk – periodiek in gesprek kunnen gaan met vertegenwoordigers van RTHA, LVNL, gebruikers, DCMR,
- Onder voorzitterschap van gespreksleider
- Verder uit te werken door werkgroep CRO

Aanbevelingen



1. Ga in 2017 (e.v.) actief aan de slag met (en communiceer over):
 - Instellen platform Omgeving en Luchtvaart (communicatie)
 - Nader onderzoek naar optimalisaties vertrekroutes (verken opties voor baan 24 en 06 (microklimaat Schiedam en Lansingerland))
 - Terugdringen van vertraagde lijnvluchten (2016 laat toename zien)
2. Om meer aandacht, continuïteit en voortgang te krijgen in het onderzoek naar geluidshinderbeperkende mogelijkheden, is meer structuur nodig. Dit kan door te kiezen voor een procesmatige aanpak met b.v. een opdrachtgever (BRR) en opdrachtnemer (bv binnen CRO) en een werkgroep die een onderzoek/project begeleidt.

Uit de actualiteit:

- Aandacht bij IL&T voor hoogte waarop afwijkingen plaatsvinden