



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 17 december 2020**

Aanwezig:

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

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete (vanaf punt 3 t.m. punt 9)
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt (vanaf punt 3)
Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar (vanaf punt 3)
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. R. Louwerse
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. R. Salemink
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
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 (t.m. punt 6)
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: ?? *)
-----	---------

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er is een bericht van verhindering ontvangen van dhr. V.d. Werff. Hij wordt vervangen door dhr. Salemink.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn geen vragen over de schriftelijke mededeling van LVNL over het uitfaseren van navigatiebakens en het omzetten van vliegroutes naar Performance Based Navigation.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. Rekenmodellen vliegtuiggeluid: Doc29

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

Dhr. Fortuyn is benieuwd naar de verschillen tussen de rekenmethoden en de effecten ervan op de geluidscontouren. Dhr. Hartjes antwoordt dat daar nog niet veel over te zeggen valt. "Er is nog niet in te schatten of en hoe groot de verschillen zullen zijn. Die verschillen zullen er zeker zijn, want het is een heel andere methode met een heel andere manier van invoer. Bij Schiphol zie je bijvoorbeeld dat aan de kant van de landingen het geluid minder bleek te zijn en aan de kant van de starts juist hoger. Daarbij moet worden aangetekend dat dit heel erg afhankelijk kan zijn van de toestellen die er vliegen. En dat heeft weer te maken met de database, die veel uitgebreider is. Als je bijvoorbeeld kijkt naar Eindhoven, dan zie je daar een heel uniforme vloot. Als deze relatief stil is in zijn categorie, dus als daar stille 737's vliegen, dan kan het omlaag gaan, maar vliegen daar toevallig heel luidruchtige 737's dan kan het ook zomaar omhoog gaan." Op de vraag van de voorzitter of de verwachting is dat het model meer aansluit bij de werkelijkheid dan het huidige model, antwoordt dhr. Hartjes volmondig ja.

Mw. v.d. Coevering heeft toevallig deze week een rapportje gezien van dhr. Adegeest. "Op Schiphol wordt er al gewerkt met Doc29. Onder dezelfde omstandigheden (zoals vliegtuigen, vlieghoogte, geluidsbrongegevens, etc.) leverde Doc29 gemiddeld een geluidsniveau op dat 3 dB hoger ligt dan de NRM-methode. Maar bij de Aalsmeerbaan zie je dat het geluidsniveau juist 3 dB afneemt." Ze hoopt dat dit niet leidt tot meer ruimte voor de luchthaven omdat de geluidscontouren krimpen, net zoals eerder bij de overgang van Ke naar L_{den}. Dhr. Hartjes bevestigt dat aan de Aalsmeerbaan de contour iets kleiner geworden is. Deze wordt voornamelijk gebruikt voor starts en dat zou het effect kunnen verklaren, maar hij durft dat nu niet met zekerheid te zeggen. Er is nu voor gekozen om een onderzoek te doen waarbij niet gekeken wordt naar de effecten juist om te voorkomen dat deze een rol gaan spelen bij de te maken keuzes.

Dhr. Witjes heeft ongeveer dezelfde vraag als mw. v.d. Coevering. "Het is natuurlijk wel intrigerend wat de oorzaak is van die grote verschillen in geluidsberekeningen, want 3 dB is niet zomaar een cijfer achter de komma. En je kan het dan wel berekenen, maar de ervaren geluidbelasting is natuurlijk niet anders geworden." Dhr. Hartjes antwoordt dat het natuurlijk goed is om uit te zoeken waar de verschillen vandaan komen. "Als je bijvoorbeeld gaat kijken in de database voor één toestel, bijvoorbeeld de 737-800, dan zit er tussen de extremen in sommige gevallen al 3 dB tussen. Dat is al een deel van de verklaring." Hij benadrukt nogmaals dat de hele methode van invoer, uitvoer en de rekenmethode op de schop gaat. Daar

komen onvermijdelijk verschillen uit. Hij durft niet te zeggen of deze 3 dB zijn, of dat voor alle luchthavens gaat gelden, of ze hoger of lager zijn. Dat kan echt pas als een luchthaven in zijn geheel is doorgerekend. Dat is nu nog niet gedaan en dat kan nu ook nog niet.

Dhr. V.d. Bolt heeft een vraag over de Europese database waar alle typen en uitvoeringsvarianten in zitten: "Stel dat we hier te maken hebben met iets dat er nog niet in zit, moet dat dan op Europees niveau worden ingestoken, of kan dat dan los daarvan in de database worden opgenomen, of in ieder geval in het rekenmodel?" Dhr. Hartjes antwoordt dat het in theorie los zou kunnen. "Maar omdat er wel 19.000 of meer vliegtuigen in de lijst staan, mag je ervan uitgaan dat 99% van in ieder geval het handelsverkeer erin staat. Voor klein verkeer is de database heel beperkt. Dat is ook het probleem waarom het niet goed gemodelleerd kan worden met Doc29. To70 zal met een advies komen hoe hier mee omgegaan moet worden, bijvoorbeeld door het toevoegen uit andere databases of dat we ons in Europa daarvoor hard moeten maken." Dhr. V.d. Bolt heeft aansluitend een vraag over het aparte model of database voor helikopters die, zoals hij van dhr. Hartjes heeft begrepen, volgend jaar zou worden opgenomen. "Dat is voor Rotterdam wel relevant, want er moet al vrij snel gerekend gaan worden voor het nieuwe luchthavenbesluit. Dan is het wel belangrijk dat je weet waar je vanuit moet gaan." Zonder zich uit te spreken over de wenselijkheid vindt hij, dat je het model wel zou moeten gebruiken, als de kans 90% is dat dit model het wordt, ook al is het nog niet officieel. Dhr. Hartjes antwoordt dat juist het traject rond Rotterdam een van de aanleidingen is geweest om al in een vroeg stadium naar het model te gaan kijken. I&W hoopt het te kunnen gebruiken. Mocht het nog niet officieel vastliggen in een rekenvoorschrift, dan kunnen er nog wel indicatieve berekeningen mee gemaakt worden.

De voorzitter wil graag contact houden met het ministerie over de vorderingen, omdat het inderdaad cruciaal is voor de komende vergunningsprocedure (**actie: secretaris**).

4. Vogels: invloed vliegverkeer en aanvaringen

Mw. Schuil geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Omdat Roxy Sandwijk, de auteur van het rapport, zelf niet in de gelegenheid is om de presentatie te geven, heeft mw. Schuil dit op zich genomen.

Dhr. Louwerse vindt het aardig dat hij voor het eerst een document ziet dat de tekst omdraait, dus niet de invloed van vogels op vliegen maar de invloed van vliegen op vogels. Hij nodigt de NMZH uit om een en ander te komen toelichten. Hij wijst erop dat het radarsysteem wel degelijk volledig in gebruik geweest is. Het is een aantal jaar geleden zelfs als primeur geïnstalleerd. Het is een innovatie, want het maakt in het beeld onderscheid tussen een drone en een vogel, en beide vragen uiteraard een andere aanpak. Vandaar dat het tamelijk uniek was. Inmiddels is het verder doorontwikkeld, maar het is nu even van het dak af, omdat het verhuist. Het systeem heeft dus gewoon gefunctioneerd, en er zijn dus gegevens van. Deze kunnen in het voorgestelde gesprek meteen teruggekoppeld worden.

Dhr. Bal is benieuwd hoe het aantal vogelslachtoffers door de luchtvaart zich verhoudt tot het aantal vogelslachtoffers van andere menselijke activiteiten, zoals bijvoorbeeld windmolens, die ook nogal berucht zijn. Mw. Schuil durft hier nu geen uitspraak over te doen en zal het uitzoeken (**actie: NMZH**).

De voorzitter zag in het rapport een aantal aanbevelingen. Hij stelt voor dat RTHA en NMZH eerst met elkaar een afspraak maken en samen kijken wat met deze aanbevelingen gedaan kan worden. Enkele gaan waarschijnlijk verder dan wat RTHA vermag, zoals vogelgebieden op afstand opwaarderen. Een aantal aanbevelingen hoort puur bij het beheer van het vliegveld. Die kan dhr. Louwerse beoordelen, maar de andere moeten wellicht met de provincie besproken worden. Daarom moet na dit overleg met de luchthaven waarschijnlijk de provincie aanhaken om te kijken hoe de aanbevelingen die wat verder weg

liggen, opgepakt kunnen worden. Afgesproken wordt dat deze presentatie leidt tot een overleg tussen RTHA en NMZH, en dat de CRO daarvan een terugkoppeling krijgt (**actie: RTHA/NMZH**).

5. Terug/voorblik BRR

Dhr. De Jong geeft een zeer korte terugkoppeling van het laatste overleg. “De inbreng van de BRR is gefocust op het participatieproces. Daarin is de BRR deelnemer als veel andere partijen. Dit staat verderop op de agenda. Op dit moment is er verder niet veel bijzonders te melden uit de BRR.”

6. Governance

a. rapport Commissie governance en participatie luchtvaart (Cohen)

Dit punt is behandeld samen met agendapunt 6.b.

De voorzitter geeft een korte toelichting. “Dit punt is eigenlijk ter informatie. Er is veel gaande. De Luchtvaartnota kent een uitvoeringsagenda. Daarin wordt ook aangekondigd dat men gaat reageren op de voorstellen van Cohen en Van Geel.” Het lijkt de voorzitter nuttig om de secretaris te vragen het LEO-verhaal over Eindhoven te ontsluiten om te kijken of daar nuttige elementen inzitten voor deze regio.

Mw. v.d. Coevering vraagt hoe we denken om te gaan met het rapport van Van Geel, want dat zet weer wat stappen achteruit. De voorzitter legt uit dat er twee discussies zijn. “De ene is dat Van Geel iets heeft voorgesteld voor Eindhoven. Daar kunnen we misschien wat van leren. Het tweede is dat er een discussie loopt rond Schiphol, die vooral te maken heeft met de positie van de bewoners in de Omgevingsraad. En dat is een heel gevoelige discussie, waar vooral de regionale overheden een nogal stevige positie hebben ingenomen in de zin van ‘jullie mogen met het vliegveld praten over het vliegveld, maar de RO en zo is van ons. Blijf daarvan af.’ Dat is het zo ongeveer, kort door de bocht en misschien onzorgvuldig geformuleerd. De CRO heeft deze discussie niet zo.” De voorzitter is vooral geïnteresseerd of er in het Eindhovens model pluspunten kunnen zitten voor verbetering van de CRO. Afgesproken wordt om dit uit te zoeken en de volgende keer terug te brengen in de CRO (**actie: secretaris**).

Ter aanvulling wijst mw. Tiel erop dat in de Luchtvaartnota dingen staan uit het eerste conceptadvies van Van Geel. “Dat is inmiddels geheel losgelaten. Het rapport dat vorige week naar buiten gekomen is, trekt inderdaad de samenstelling van de ORS uit elkaar. Dat heeft niet alleen met de bewoners te maken en de relatie bewoners-BRS, maar juist ook met de relatie tussen het Rijk en de overheden. Omdat we gezien hebben dat het Rijk grotendeels afwezig is, en dat we gezegd hebben dat het Rijk zijn regierol moet pakken, en ook in de onderlinge afstemming, hebben de overheden aangegeven dat zij van mening zijn dat er andersoortig overleg is. Ten aanzien van de RO, daar zouden we niet over gaan. Maar in het advies van Van Geel staat wel degelijk dat er in de brede samenstelling van die maatschappelijke adviesgroep over verschillende onderwerpen informeren gesproken kan worden. Voor de rest is het heel duidelijk gemaakt dat ieder een bepaalde verantwoordelijkheid of een bepaald belang heeft, en dat ieder naargelang de aard van zijn organisatie ofwel zelf een participatietraject organiseert ofwel zelf zienswijzen geeft, zoals de bewoners dat kunnen doen, of de milieufederatie, of VNO-NCW. Dat advies wordt nader uitgewerkt. Kortom, het gaat dus niet alleen om de bewoners, maar ook de BRS in dit geval.”

De voorzitter rondt af met de constatering dat in de uitvoeringsagenda acties van het ministerie komen. “Ze hebben in het overleg met de CRO-voorzitters al toegezegd dat ze als deelnemer aan de CRO’s mee gaan doen. Ze zullen zich alleen van besluitvorming onthouden, omdat ze dat op een andere plek doen. Het is

goed om de uitvoeringsagenda goed in de gaten te blijven houden, maar in de tussentijd toch ons licht op te steken naar wat zijn nou de verschillen, plussen en minnen tussen ons en Eindhoven.”

b. Kabinetsreactie op uitgebrachte adviezen en toetsen

Voor verslaglegging zie punt 6.a.

7. Luchtvaartnota 2020-2050

Mw. v.d. Coevering vindt de Luchtvaartnota best wel fris en vernieuwend. Er is duidelijk ook gehoor gegeven aan omwonenden en waar zij tegenaan lopen. En zij is ook wel blij met bepaalde zaken die erin staan. Maar zij las deze week dat het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) de bijbehorende m.e.r. behoorlijk afbrandt. Ze noemt als voorbeeld een aantal economische aspecten waar het om ging. Zij vraagt zich af hoe hiermee moet worden omgegaan en ze denkt dat het iets is om in de gaten te houden. De voorzitter merkt op dat ook de Commissie m.e.r. zelf zich daarover niet al te positief heeft uitgelaten. Het zit ook een beetje in de aard van het soort beleidsrapport, of je dat goed kan bemerren. Hij denkt dat de CRO zelf er niets mee kan, maar de minister zal er iets mee moeten, afhankelijk van of de Kamer er lastig over gaat doen. “De Luchtvaartnota zelf is niet waar bezwaren tegen kunnen worden aangetekend. Er worden dadelijk vergunningen afgegeven en dan komt dat punt weer aan de orde.” Wat betreft die hele m.e.r.-plicht van dat soort beleidsnota’s, hij heeft dat zelf in zijn hele werkzame leven altijd lastig gevonden om zo een abstracte beleidsnota goed te kunnen bemerren. “Het KiM is van het departement, dus men kijkt er ook zelf kritisch naar. Kortom, het antwoord op de vraag is ja, laten we de zaak maar even volgen.”

Dhr. Fortuyn heeft inmiddels ook de antwoorden op de zienswijzen gekregen. Het is nogal een puzzel om goed gestructureerd naast elkaar te leggen wat nu de antwoorden zijn op de zienswijzen die ze ingediend hebben. Daar zijn ze nog onvoldoende aan toegekomen en kunnen dus nog niet helemaal een oordeel vellen over dit document. Wel is opgevallen dat bij de aanvullende acties staat dat (bij 4.10) voor luchthavens van nationale betekenis een groeiverdienmodel wordt uitgewerkt en voorwaarden worden vastgelegd voor geluid- en stofemissies door wijziging van het betreffende luchthavenbesluit, en dat het Rijk een uniform kader en gestandaardiseerde gebruiksregelingen wil opstellen voor regionale luchthavens. Op zich is dat goed, maar hij vraagt zich af wie dat met het ministerie gaat bespreken. Volgens de voorzitter is de vraag die je moet stellen of je daar zelf vanuit de regio op wil interveniëren. In eerste instantie wordt de discussie over de nota in de Kamer gevoerd. Als de regio daar wat over vindt, zou deze in eerste instantie de Kamer moeten benaderen. De CRO is in het traject verder niet meer aan zet. Voor dhr. Fortuyn is het helder zo en hij weet nu wat hem te doen staat.

Dhr. Witjes leest in de Luchtvaartnota bij de belangrijke beslissingen: “minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht tussen 22.00 en 23.00 uur en 7.00 en 8.00. Dat is natuurlijk koren op de molen van de omwonenden, die dit heel fijn vonden. Maar helaas verscheen deze week een brief aan de Tweede Kamer waarin de minister aangaf dat dit een schrijffout was en dat de randen van de nacht toch anders gedefinieerd worden.” De voorzitter voegt toe dat dit de CRO er niet van ontslaat om dit punt met elkaar te bespreken bij het nieuwe Luchthavenbesluit.

In aansluiting op de vraag van dhr. Fortuyn wie de regio nou vertegenwoordigt, merkt mw. de Zoete op dat de regio rondom de luchthaven heel veel wordt toegedicht wat onterecht is. “Maar de regio vertegenwoordigen als het gaat over de luchtvaartnota, dat doen we (de provincie) dus wel.” Zij zit regelmatig met de minister aan tafel. Daar worden de belangen van de mensen rondom RTHA wel naar voren gebracht. De voorzitter concludeert dat dhr. Fortuyn dus met mw. de Zoete koffie moet gaan drinken.

Mw. Tiel meldt dat VNO-NCW blij is met de integrale benadering van het luchtvaartstelsel, dat er meerdere luchthavens van nationale betekenis zijn. Dat betekent ook dat ze toch wel uitkijken - en dat is niet populair om te zeggen - naar de komst van Lelystad, omdat je daarmee ook RTHA kunt ontlasten. "Want je wil niet dat alles verschuift naar elkaar. Er moet een balans zijn." Verder is VNO-NCW erg blij met de aandacht voor innovatie, want ze zien bij Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) veel kansen. Als het gaat om groei verdienen of in ieder geval draagvlak creëren, ook daar heeft Van Geel al een proefcasus mee gedaan. Daar zijn wat cijfers uitgekomen, die bijgesteld moesten worden. Maar als toch gekeken gaat worden naar LEO, dan kan mw. Tiel zich ook voorstellen dat gekeken wordt naar de eerste ervaringen met Eindhoven. Ze is ook heel benieuwd hoe het Rijk de CRO's gaat meenemen in hun denkwijze als het gaat om groei verdienen.

Afrondend constateert de voorzitter dat dit punt besproken is, wat hem betreft ter kennisname. "We blijven het volgen, met name de uitvoeringsagenda." De secretaris wordt gevraagd de punten die de CRO regaderen, scherp in de gaten houden (**actie: secretaris**).

8. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. Louwerse meldt dat onlangs de startbijeenkomst heeft plaatsgevonden, zij het virtueel, met alle problemen die daarbij horen. Vanuit zijn eigen blik denkt hij dat het als start een goede bijeenkomst was. Alle partijen die aanwezig hadden kunnen zijn, waren er ook. Hoewel het nog een gevoelig of moeizaam traject zou kunnen worden, had hij zelf het idee dat bij iedereen de consensus er lag van hier kunnen we wel mee verder.

Mw. v.d. Coevering vond het een goed begin. Als bewonersvertegenwoordiger kijkt zij er voorlopig nog positief naar. Wel vond zij teleurstellend dat niet alle participanten met hun slide naar voren kwamen. Ze hoopt dat dit in de toekomst alsnog gebeurt. Wat betreft de aanpak was ze minder te spreken over het gebruik van de term passagierslijst in plaats van deelnemers, er is een quiz, ze kreeg theezakjes toegezonden, een snoepje, etc. Kortom, ze vond het meer lijken op een goed georganiseerd schoolproject dan op het serieus aanpakken van een vraagstuk. "We zitten met allemaal volwassenen om tafel, en dan denk je: kom op jongens, spijkers met koppen slaan, leg op tafel wat je wil en kan, en ga gewoon polderen." Dhr. Louwerse reageert met: "Thea, ik doe met je mee, maar wij hebben dit project uit handen gegeven aan anderen. Van mij zal je nooit een theezakje krijgen". Mw. v.d. Coevering is bang dat op deze manier mensen gaan afhaken. Op de suggestie van de voorzitter aan haar om eens met de organisatie te gaan praten, antwoordt ze dat ze dat al heeft gedaan.

9. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 4^e kwartaal gebruiksjaar 2020

Er zijn geen vragen of opmerkingen. De CRO neemt kennis van de rapportage.

b. herdefinitie "frequente melder": voorstel

De voorzitter memoreert dat in het kader van de bijeenkomsten met frequente melders is toegezegd dat de definitie van frequente melder een keer tegen het licht zou worden gehouden. Dit is opgedragen Rob Algra (DCMR) en dit heeft geleid tot dit voorstel om het aan te passen. De vraag van dhr. Algra aan de CRO is in de woorden van de voorzitter: vinden jullie dit een goede definitie, en zo ja, wil je dat dan nu vaststellen of gaan we eerst nog "doorpolderen met het hele land", totdat het hele land het een goed idee vindt. De suggestie van de voorzitter zou zijn om het meteen te doen, maar hij wil graag eerst de mening van de leden van de CRO horen.

Dhr. Witjes reageert als eerste. De omwonenden onderschrijven dat de grens die nu gehanteerd wordt van 140 meldingen per jaar, achterhaald is, zeker gezien het enorme aantal meldingen van vorig jaar. Hij vraagt zich echter af of het percentage (van bv. 1, 2, of 5%) nu genomen moet worden van het aantal melders of het aantal meldingen. Hij ziet hiervoor in het rapport geen heldere afweging.

Dhr. Fortuyn vindt het goed om het voorstel maar eens op deze manier uit te voeren. “Prima om het zo uit te proberen en te kijken of we zo verder kunnen komen.”

Dhr. V.d. Bolt is er ook voorstander van om het te doen en dan ook meteen te doen en niet af te wachten. Hij ziet namelijk ook enige relatie met een ander voorstel dat nog loopt, namelijk het verbeteren van de meldingen-app, en daarvoor zou een account moeten kunnen worden aangemaakt met locatie-registratie. Het lijkt hem ook wenselijk dat dit liever gisteren dan vandaag wordt uitgevoerd.

Dhr. Ooijevaar vindt het prima om nu al vast wat te besluiten, maar het was hem niet helemaal duidelijk wanneer die landelijke richtlijnen er gaan komen. “Het zou jammer zijn om voor de troepen uit te lopen en het daarna weer te moeten aanpassen. Maar als we het nu al gaan aanpassen, kan ik mij voorstellen, zeker als we de drempel om te melden wat gaan verlagen, dat de veelklagers serieus genoeg genomen moeten worden. Als je elke dag last hebt van dezelfde lijndienst, dan zou je dat in theorie elke dag moeten kunnen melden, zonder dat je meteen wordt weggefilterd. Dan is het 99 percentiel – ik was in een vorig leven statisticus - misschien logischer, omdat je dan de echte outliers, waar we echt allemaal geen twijfels over zullen hebben en die misschien wat overdreven veel klagen, eruit haalt, maar dat je dus wel de grens dusdanig oprekt dat je iedereen die veel klaagt, daar ook goed in meeneemt.” Volgens hem is het antwoord op de vraag van dhr. Witjes dat het gaat om het aantal meldingen, want anders zouden we niet tot deze percentielen komen. De voorzitter bedankt dhr. Ooijevaar voor zijn bijdrage en wijst hem er nog op dat is afgesproken dat deze mensen geen klagers genoemd worden maar melders.

Dhr. Algra begint zijn reactie met de constatering dat je natuurlijk kunt proberen om als Rotterdam iedereen op één lijn te krijgen. Hij vraagt zich af of dat onze taak is. “We hebben wel getracht om met de klachtenbureaus van de andere luchthavens in gesprek te gaan en te kijken of we tot een uniformering kunnen komen, maar je ziet dat iedereen weer met bepaalde lokale situaties zit en ook wel weer graag vasthoudt aan de eigen lijn. Dus dan zou je erover moeten nadenken of je deze lijn aanvullend introduceert. Maar dat is weer een extra handeling, die ook extra kosten met zich meebrengt. Vandaar de gedachte om onze denklijn aan het ministerie mee te geven en als zij dit ook een goede gedachte vinden, te vragen om dit ook onder de aandacht te brengen van andere luchthavens van nationale betekenis.” De voorzitter haakt hierop in door dhr. Ooijevaar erop te wijzen dat er niet sprake is van een landelijke richtlijn die ons iets voorschrijft; het is ons eigen systeem. Naar aanleiding van de vraag van dhr. Witjes over melders versus meldingen zegt dhr. Algra het volgende: “Uiteraard is het zo dat we alle meldingen steeds serieus blijven nemen. Het gaat erom dat je wel beide groepen van elkaar kunt onderscheiden, omdat je wil kunnen zien hoe beide groepen zich verhouden en hoe beide groepen reageren op bepaalde ontwikkelingen en trends. En dan is alleen de vraag waar je nou een goede scheidslijn legt om die groepen goed vast te leggen. Daarnaast gaat het erom dat je een klein groepje veelmelders, dus in omvang klein ten opzichte van de rest, maar die wel heel veel meldingen indient, en die daardoor het zicht troebel maakt, in de analyses buiten beschouwing kan laten.” Dhr. Witjes constateert dat volgens het voorstel 2% van de melders als frequente melder wordt gezien. “Dat leidt er bijvoorbeeld toe dat als heel veel meer mensen incidentele meldingen indienen, er veel meer frequente melders zullen komen. Dat is natuurlijk een heel bizarre constructie, want als je 1000 melders hebt en dat worden er volgend jaar 2000, dan beïnvloedt dat ook twee keer de frequente melders.” Dhr. Ooijevaar haakt hierop in. Het lager worden van de drempel is voor hem ook de reden om te pleiten voor het gebruik van het 99 percentiel om de outliers te beperken tot de

echt enorm frequente melders. Gevraagd door de voorzitter hoe hij aankijkt tegen het 99 percentiel legt dhr. Algra uit dat dit voorstel er is gekomen doordat op een gegeven moment het aantal frequente melders is toegenomen en het aantal meldingen dat door die frequente melders wordt ingediend. "De periode daarvoor konden we goed uit met de vast grenswaarde die we hadden. Als je dat nu omrekent, dan kom je met die vaste grenswaarde eigenlijk heel dicht in de buurt van dat 98 percentiel, dat nu wordt voorgesteld. Dus de situatie voor 2018 was ongeveer overeenkomstig het 98 percentiel." Dhr. Algra denkt dus dat dit voor de huidige situatie passend zou zijn, waarbij we toch een behoorlijke verhoging hebben van het aantal meldingen dat door een frequente melder wordt ingediend. Dhr. Witjes wil toch pleiten voor het hanteren van het aantal meldingen als basis voor de percentielen. "Als je dan bijvoorbeeld het 99 percentiel neemt, dan kom je uit op 1% van 62.000 = 620 meldingen. Dat is dan de grens voor de definitie van een frequente melder." De voorzitter was het al met dhr. Witjes eens, want hij was ook al voorstander van meldingen. Dhr. Algra merkt op dat het klopt dat de aantallen niet meer jaarlijks vaststaan. Maar voor de analyses maakt het niet uit, want je werkt wel met een vast percentage. Als het dhr. Algra niet uitmaakt en hier een voorkeur wordt uitgesproken voor het uitgaan van meldingen, stelt de voorzitter voor om uit te gaan van het 98 percentiel meldingen. Dhr. Witjes denkt dat je van het 99 percentiel zou moeten uitgaan. Hij denkt dat het voorstel even terug moet, want het is wel een wezenlijk andere benadering.

Dhr. V.d. Bolt constateert dat het heel erg technisch wordt. Hij had zich er nog niet zo technisch in verdiept. Dus als dit een serieus discussiepunt is, wil hij daar nu niet over beslissen, want dan wil hij het eerst zelf ook kunnen snappen. Dhr. Algra denkt dat het handig is om beide varianten nog nader te beschouwen en daar nog een keer op terug te komen (**actie: DCMR**). "Het betekent wel dat we dan weer een kwartaal verder zijn, en dat dan voor het jaarrapport 2020 de huidige systematiek wordt aangehouden." Aldus wordt besloten.

10. Hinder beperkende maatregelen

a. voortgang

De secretaris geeft in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Werkgroep Hinder Beperking een korte toelichting op de stand van zaken. Ze zijn heel druk bezig. Hij noemt twee verkenningen waarop flink voortgang wordt geboekt. "De eerste is het eerder inzetten van de bocht en het scherper draaien bij vertrek van baan 24. Als dat uitgevoerd kan worden, blijven we een stuk verder weg van Schiedam. Dat zal iets in de orde van een halve tot een hele kilometer zijn. Op dit moment wordt daarnaar gekeken door Transavia samen met LVNL. Met name Rik Salemin is daarbij betrokken. Het idee is om in eerste instantie te kijken of dit toegepast kan worden voor vliegtuigen van Transavia. Transavia vliegt eigenlijk alleen maar met de Boeing 737. Als blijkt dat het mogelijk is, willen we kijken of we dat wat breder kunnen trekken naar andere maatschappijen die met hetzelfde type vliegen. In ieder geval zit daar nu flink voortgang in. Er wordt zeer creatief gedacht. Er zijn wel de nodige problemen op te lossen. Er zitten onverwachte addertjes onder het graas waar je op het eerste gezicht niet aan denkt. De tweede verkenning waar flinke stappen gezet worden, en waarop ook veel mankracht wordt ingezet vanuit de CRO (er is een flinke projectgroep voor), is het scherper maken van de knik die in vertrekroute 06 zit direct na het opstijgen. Inmiddels zijn de berekeningen geleverd van Adecs voor LA_{max} , de piekbelasting. Daar bleek nog een fout in te zitten, maar die hebben we eruit kunnen halen, en we hopen dat we nu echt de goede waarden hebben. We hebben nu ook een L_{den} berekening zoals destijds is afgesproken waarbij rekening is gehouden met afwijkingen, dus de huidige praktijk. De bedoeling is om omwonenden, en dat is breder dan alleen bewonersvertegenwoordigers uit de CRO, te laten luisteren naar het verloop van het geluid op een vijftal punten rondom de route, zowel bij de huidige bestaande als de nieuwe route zoals deze bedacht is. Alleen dat lijkt steeds verder van ons weg te raken, want Covid is daar toch wel een grote belemmering. Het is toch wel zeer gewenst dat mensen dat niet achter hun computer doen, maar fysiek aanwezig, al was het

maar om het geluidsniveau wat ze horen, goed te kalibreren. Verder is het ook de bedoeling dat die omwonenden daarover met elkaar in gesprek gaan, over wat nou eigenlijk de voorkeur zou moeten hebben. Dat willen we in groepjes doen en ook daarvoor geldt dat de situatie nu met Corona daar roet in het eten gooit. We zijn nu in het stadium dat de simulaties, de geluidsfragmenten gemaakt gaan worden. Die gaan we eerst als projectgroep beluisteren, en dan gaan we op een gegeven moment bekijken, afhankelijk van de situatie met Corona, of we dat volgens het oorspronkelijk plan ook nog aan een hele brede groep omwonenden laten horen, zowel uit de Rotterdamse als de Lansingerlandse kant en misschien ook nog uit Zuidplas namelijk Zevenhuizen, waar ook invloed is. Dat is op dit moment dus een vraagteken." De voorzitter vraagt ter verduidelijking of dat dus een proef is met een gesimuleerd geluid, niet een veldproef. De secretaris antwoordt dat op basis van de berekende piekbelasting LA_{max} een geluidsfragment in elkaar wordt gezet dat het aanzwellen en weer uitsterven van het vliegtuiggeluid laat horen voor dat vliegtuigtype en dan met het maximumniveau dat uitgerekend is.

b. voorstellen 2020

Er zijn geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van dit punt. De CRO stemt in met de rapportage "Inschatting kansrijkheid voorstellen 2020" van de Werkgroep Hinder Beperking, met dezelfde kanttekening als onder punt 10.c.

c. voormalig programma BRR

Mw. v.d. Coevering kan instemmen met de rapportage van de werkgroep. "Want op dit moment is een en ander het meest haalbare gezien de Omzettingsregeling." Ze is wel van mening dat de afgevoerde punten voortdurend bekeken moeten blijven worden in het kader van het voorgenomen Luchthavenbesluit, de Luchtvaartnota, etc. Het lijkt haar een goede zaak om een en ander over een jaar te evalueren en te kijken wat er van het lijstje terecht gekomen is en wat we verder met het lijstje kunnen.

Dhr. De Jong, of in ieder geval de provincie juicht het toe dat nog een keer kritisch gekeken is naar de oude maatregelen van de BRR en er met de stofkam doorheen is gegaan, van wat willen we houden en waar willen we afscheid van nemen. De inhoud is verder akkoord. "Er is er wel één waarvoor het goed is om met zijn allen naar te kijken met de vraag: volgen wij deze lijn. Want dat is wel een heel essentiële. Daar waar de werkgroep zegt dat zij maatregelen die de wetgeving raken, buiten beschouwing laat. Om een concreet voorbeeld te noemen: één van die maatregelen ging ervan uit te pleiten voor het instellen van een landelijke norm voor de emissies van ultrafijn stof. Als je dit criterium toepast, dan zeggen we eigenlijk als CRO: over dat soort maatregelen gaan we het niet meer hebben. Dat is een prima keuze, maar ik vroeg me af of dat een keuze is die breed gedeeld wordt en of het daar met zijn allen over eens zijn."

Dhr. Schendstok wil opmerken dat wij beperkt worden door de huidige wet- en regelgeving en Omzettingsregeling. "De werkgroep heeft gekeken naar wat er in het kader van die wetgeving mogelijk is. Als er nu geen normen of richtlijnen voor normen zijn voor emissies, dan kunnen we niet voorstellen om hiermee akkoord te gaan, omdat dat tegen de wet- en regelgeving is. We moeten dus wachten tot die normen er zijn." Persoonlijk is hij van oordeel dat men bezig is met een Luchthavenbesluit en er worden daar innovaties en nieuwigheden ontwikkeld en die komen mogelijk tot uitvoering. Dhr. Schendstok is het eens met dhr. De Jong, dat we dan moeten gaan kijken of en wanneer het ingevoerd kan worden in het Luchthavenbesluit.

De suggestie van mw. v.d. Coevering combinerend met het voorstel van de werkgroep stelt de voorzitter voor "de werkgroep te volgen wat betreft het oppakken van de verschillende voorstellen en het voorlopig niet oppakken van zaken die als het ware trekken aan een dood paard zijn, ze ook niet weg te poetsen onder de tafel, maar ze in een soort bijlage blijven verzamelen, zodat we ze nog een terug kunnen halen, vooral als het door een veranderde situatie toch weer opportuun begint te worden. We volgen dan de

werkgroep helemaal in zijn werkprogramma, maar we houden de punten die als rood zijn aangemerkt, onder de streep als een soort aandachtslijstje voor de toekomst om af en toe eens te checken of dat nog steeds aan de orde is". Met deze kanttekening stemt de CRO in met de rapportage "Intake overgedragen programma BRR" van de Werkgroep Hinder Beperking.

11. Professionalisering CRO: voorstellen kennisontwikkeling leden

De voorzitter memoreert dat de vorige keer is gemeld dat er vanaf 2021 door het ministerie extra middelen ter beschikking worden gesteld voor kennisontwikkeling van de leden van de CRO, met name de bewonersvertegenwoordigers. "Er is toen afgesproken dat zij zich nog intern zouden beraden. Dat heeft geleid tot een voorstel van dhr. Witjes, mede namens de andere bewonersvertegenwoordigers, om dat geld geheel of deels te gebruiken voor het inschakelen van ondersteuning door ABReL. Het punt is op de agenda gezet, omdat niet zeker is dat het departement die bestemming zal accorderen. De overweging bij het Rijk is dat het moet gaan om kennisontwikkeling. Als je dat legt bij een adviesbureau, dan ontwikkel je geen kennis bij de leden, maar haal je die kennis bij een adviseur. Dus de vraag is of dat wijs is." In ieder geval is het zo, dat als de bewonersvertegenwoordigers hiervoor blijven kiezen, de voorzitter niet kan garanderen, dat het ook de steun zal krijgen van het departement, maar hij wil zich er best hard voor maken. Een stuk van het budget is gealloceerd voor kennisontwikkeling. Daarbinnen is wat hem betreft veel ruimte voor de bewoners hoe ze dat in willen vullen, maar nogmaals met deze twee kanttekeningen: a. het is niet zeker, b is het nou de meest verstandige manier om kennis te ontwikkelen als je dat geld uitgeeft aan een adviesbureau.

Dhr. Louwerse kan zich helemaal voorstellen dat de bewoners dit geld voor dit doel willen gebruiken. Hij ondersteunt dat ook. Als het nodig is om richting het ministerie argumentatie toe te voegen dat ook dit kennisvermeerdering kan zijn, dan is hij daarvoor beschikbaar.

Mw. v.d. Coevering staat uiteraard achter het idee van John Witjes, want de bewonersvertegenwoordigers kunnen zich niet in korte tijd alle kennis eigen maken die er is bij alle specialisten aan tafel. "Als wij dus ondersteuning krijgen van een ter zake deskundige, iemand met een breed netwerk die al tien jaar met het luchthavenbijltje hakt, dan is dat voor ons belangrijk. Alles wat hij weet en met ons deelt, verspreidt ook onze kennis. Zodoende kunnen wij een betere gesprekspartner zijn, niet alleen in het participatieproces maar ook in de CRO."

De voorzitter merkt op dat de reden van agendering niet is dat hij het er niet mee eens is. Hij steunt de lijn die dhr. Louwerse aangeeft. Hij heeft alleen expliciet willen maken dat de mogelijke consequentie is dat een gevechtje gevoerd moet worden met het ministerie.

Dhr. Witjes is heel blij met de steun en de toezegging van dhr. Louwerse, want dit is voor de bewoners een enorme steun in de rug, niet alleen voor dit punt, maar ook dat ze überhaupt serieus genomen worden. Hij denkt dat als je de Luchtvaartnota leest, de ruimte om hen op deze manier te laten ondersteunen er zeker zou moeten kunnen zijn. Hij hoopt dat in de gesprekken met het ministerie duidelijk blijkt dat dit een goede invulling van die extra subsidie zou kunnen zijn. "Zoals Thea ook al zei, het gaat niet alleen om kennis te vergaren, maar ook om hoe kunnen wij op een goede manier vergaderingen voorbereiden, wat kunnen we allemaal oppikken uit den lande. Er zijn heel veel andere dingen die ons functioneren in deze CRO kunnen bevorderen, juist door de inzet van een begeleider die er heel veel verstand van heeft. Het daagt ons ook uit om ons serieus en goed in de materie te verdiepen." Hij hoopt dat ook de andere CRO-leden dit een goed idee vinden.

Dhr. Salemink doet het aanbod, hoewel misschien vanzelfsprekend, om als er bij bewoners of andere leden van de CRO behoefte is aan informatie over onderwerpen waar LVNL kennis over heeft, eventueel op locatie uitleg te komen geven. Wat LVNL ook nog wel eens doet is het organiseren van informatieavonden over specifieke onderwerpen.

Voor de volledigheid wijst de voorzitter erop dat het departement ook heeft aangeboden om als er algemene kennisvragen zijn bij alle CRO's, dingen te organiseren. Maar het specifieke voorstel van dhr. Witjes namens alle bewonersvertegenwoordigers is om het budget dat is gereserveerd in de begroting 2021 ten behoeve van professionalisering in belangrijke mate te mogen aanwenden voor het zich professioneel te laten ondersteunen. Dat voorstel heeft in ieder geval zijn steun en van dhr. Louwerse. Hij vindt ook dat bewonersorganisaties niet te veel moeten pionieren en moeten worden ondersteund. Dat is in het belang van alle partijen, ook als het een kritische ondersteuning is.

Mw. v.d. Coevering wil er nog op wijzen dat de bewonersvertegenwoordigers er als vrijwilligers zitten. "Er zijn er zelfs twee die er nog een volledige baan naast hebben. Dat moet je dus ook afzetten tegen al die mensen die in de tijd van hun baas veel verstand van zaken opdoen. Wij moeten het bij elkaar zien te grabbelen en dat is heel erg moeilijk." De voorzitter is het hier helemaal mee eens. Zijn suggestie is dat dhr. Witjes en zij samen nog wat argumenten op een rijtje zetten ter onderbouwing van het voorstel, voor het geval dat dat nodig zou zijn (**actie: Witjes/ v.d. Coevering**).

De CRO stemt in met het voorstel van de bewonersvertegenwoordigers.

12. Ingekomen stukken

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

13. Verslagen

a. concept verslag overleg 8 oktober 2020

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Naar aanleiding van zijn vraag in de rondvraag aan dhr. Louwerse over de parkeerkosten, wil dhr. Witjes opmerken dat hij dat toen fout berekend had. Het moet niet 13 maar 6 miljoen zijn, want hij had mensen dubbel geteld. Zijn conclusie moet dus zijn dat de luchthaven € 6 mln. verdient aan het parkeren. Dhr. Louwerse stelt voor om er "verdiende" van te maken.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 18 juni 2020

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

14. Rondvraag

De voorzitter zag in een mailwisseling voorafgaand aan de vergadering dat dhr. Schendstok een vraag had voor dhr. Louwerse. Dhr. Schendstok bevestigt dit. Hij heeft een goed gesprek gehad. Ze hebben elkaars visies gegeven en “we agree to disagree once in a while”. Het ging namelijk om de capaciteitsdeclaratie, of je daarop kunt sturen, en daar is nog een stuk discussie over geweest. Dhr. Schendstok was aanvankelijk niet zo tevreden over het antwoord van dhr. Louwerse, maar dat bleek te berusten op een misverstand.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

15. Sluiting

De voorzitter wenst iedereen een mooie kerst en een goed uiteinde en 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



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verkenning invoering Doc29 voor regionale luchthavens

Sander Hartjes



Achtergrond

Toepassingen geluidberekeningen

- › Milieueffectrapportages
- › Effectanalyses
- › Handhaving gebruiksruijnte luchthavenbesluit

Huidige werkwijze

- › Nederlands Rekenmodel (NRM) vliegtuiggeluid
- › Vastgelegd in Regeling burgerluchthavens

Aanleiding verkenning

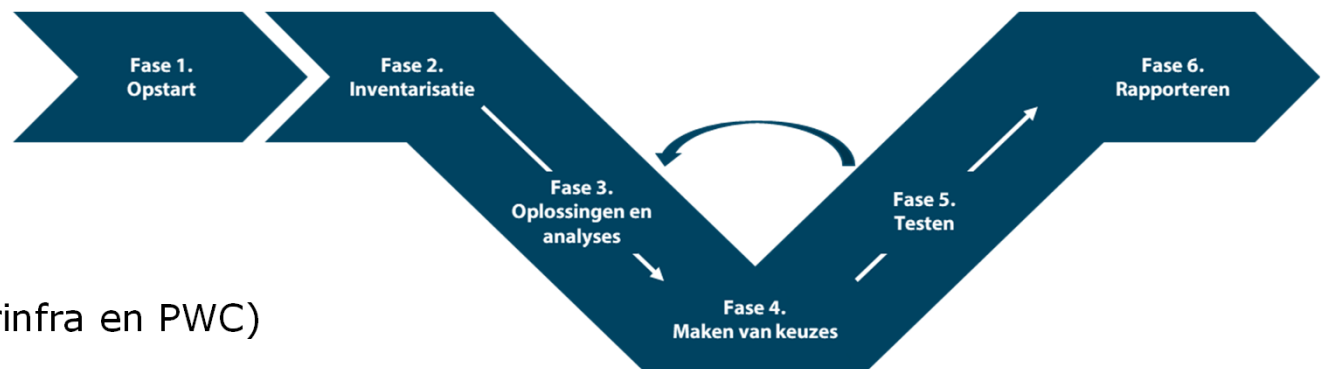
- › 2016: Advies Cie m.e.r. over NRM geluidberekeningen Schiphol
- › 2017: Implementatie 'Doc29' voor Schiphol
- › 2018: Toezegging Minister voor onderzoek naar invoering Doc29 voor regionale luchthavens



Stappen en planning

Onderzoek, gestart januari 2020 door adviesbureau To70

- > Verzamelen luchthavengegevens en luchthavengebruik van regionale luchthavens
- > Oplossingen en analyses
 - Voorstel voor rekenmethode voor handelsverkeer
 - Advies voor rekenmethode voor klein verkeer
- > Testen
- > Rapporteren | najaar 2020
- > Onafhankelijke beoordeling
 - Expertgroep
 - Contra-expertise (Adecs Airinfra en PWC)





Wat is Doc29?

ECAC Doc29: “Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”

- › Een voor Europa geharmoniseerde methode om de geluidbelasting rondom civiele luchthavens te bepalen
 - › Verplicht bij invoering van operationele restricties voor luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen groot verkeer
- + Internationale database met vliegtuiggegevens (Aircraft Noise and Performance database, ANP)



Wat zijn de belangrijkste verschillen?

Kwaliteitverbetering berekeningen

1. Meer detail in vliegtuiggegevens
2. Rekenmodel, o.a. invloed atmosfeer en invloed bochten
3. Best practices:
 - Input, bijv. modellering vliegtuigroutes
 - Output, bijv. contour



Waarom een verkenning?

Implementatie Doc29 voor Schiphol: afgestemd op kenmerken Schiphol. Deze geldt als leidraad voor regionale luchthavens, maar rekening houden met:

- › Verschillen tussen luchthavens
 - Weer, terreinhoogte, etc.
- › Verschillen in luchthavengebruik:
 - Bijv. grote verschillen in vlootsamenstelling (luchthavens van nationale en regionale betekenis)
- › Ander normen- en handhavingstelsel

→ Heroverweging waar nodig / gewenst



Uitdagingen

1. Vliegtuigtypegegevens en substitutie
2. Vliegroutes
3. Klein verkeer
4. Actualisatie ANP database
5. Luchthavenspecifieke-eisen
6. Geluidarmere vliegprocedures



Resultaat

Technische haalbaarheid / methode voor de (technische) implementatie van Doc29 voor de regionale luchthavens, met:

- › Voorstel voor methode voor handelsverkeer
- › Advies voor klein verkeer

Buiten beschouwing

- › Helikopters en militair verkeer

Vervolg

- › Toets op beleidsmatige haalbaarheid
- › Besluit IenW over implementatie Doc29 voor regionale luchthavens
- › Bij positieve besluitvorming, per luchthaven bekijken welke lokale verschillen optreden; in principe bij aanvraag van nieuwe luchthavenbesluiten



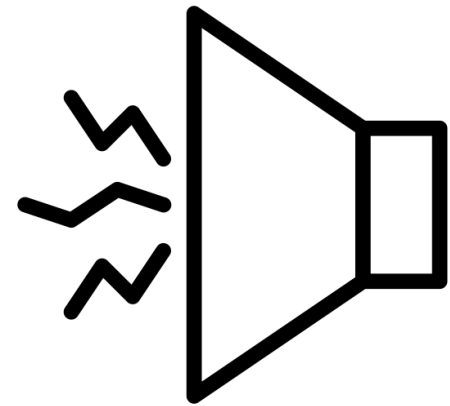
Conflicten tussen vogels en vliegtuigen wereldwijd en specifiek bij Rotterdam The Hague airport

Invloed van vliegverkeer op vogels

- Verstoorde communicatie
- Opvliegen en agressief gedrag

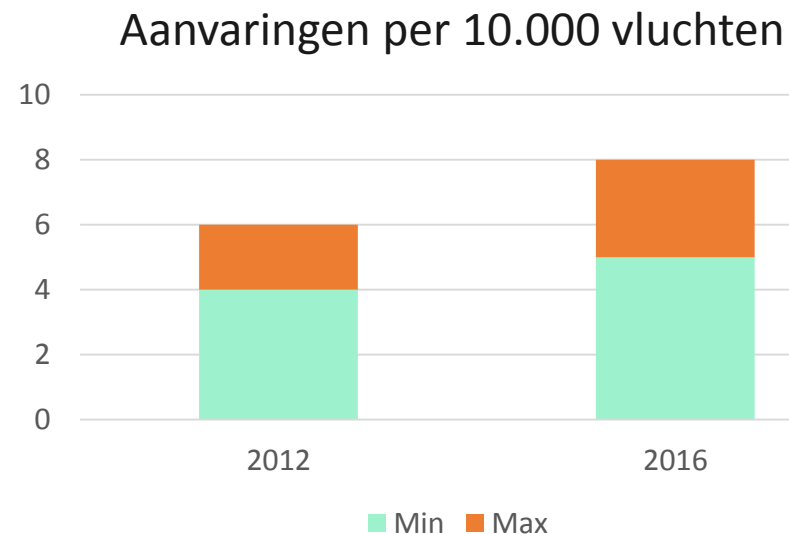
Dit heeft tot gevolg:

- Energieverlies
- Minder reproductief succes
- Lagere zaadverspreiding
- Lagere soortenrijkdom



Vogel/vliegtuig aanvaringen

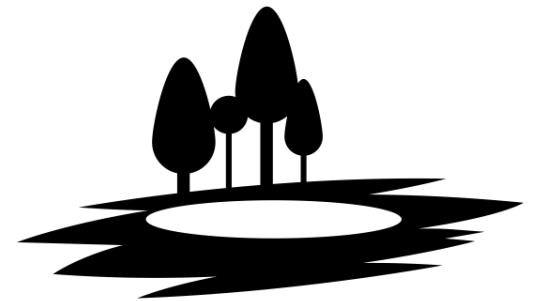
- 286 menselijke slachtoffers wereldwijd (tot 2017)
- US\$1.2-1.5 miljoen per jaar schade in de VS
- Zware en/of zwermende vogels geven meeste risico
- Meeste aanvaringen in lente en herfst, bij zonsopgang en zonsondergang
- Meer dan 70% op de grond of in de lucht op een hoogte van minder dan 152 m
- Vermindering in broed en foerageergebied



Vogel/vliegtuig aanvaringen

Omgevingsfactoren die vogels aantrekken:

- Landbouwwelden
- (voedsel)afval
- Stedelijke en rurale kenmerken
- Watergebieden
- Bomen
- Hangaars en parkeerterreinen



Interventiemethodes

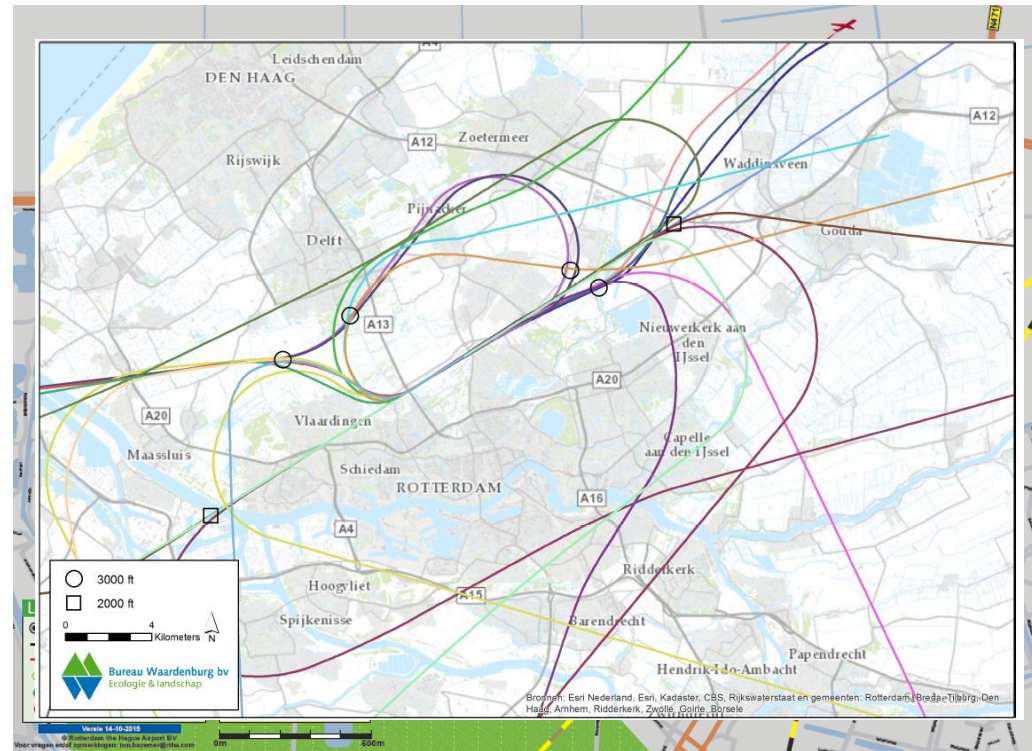


- Auditieve methodes
 - Alarmgeluiden
 - Pyrotechnieken
- Visuele methodes
 - Drone
- Getrainde dieren
- Chemische methodes
 - Smaak aversie d.m.v. endofytisch gras
- Fysieke barrières
- Habitat management
 - Lang gras
 - Nutriënt arme bodem
 - Voedselbronnen verminderen
 - Lokgebieden
- Detectiesystemen
- Populatiecontrole

Stappenplan

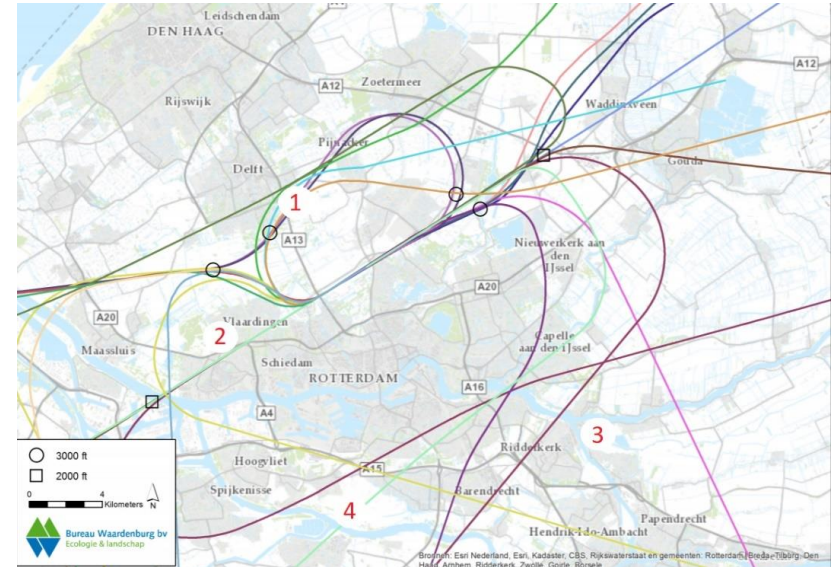
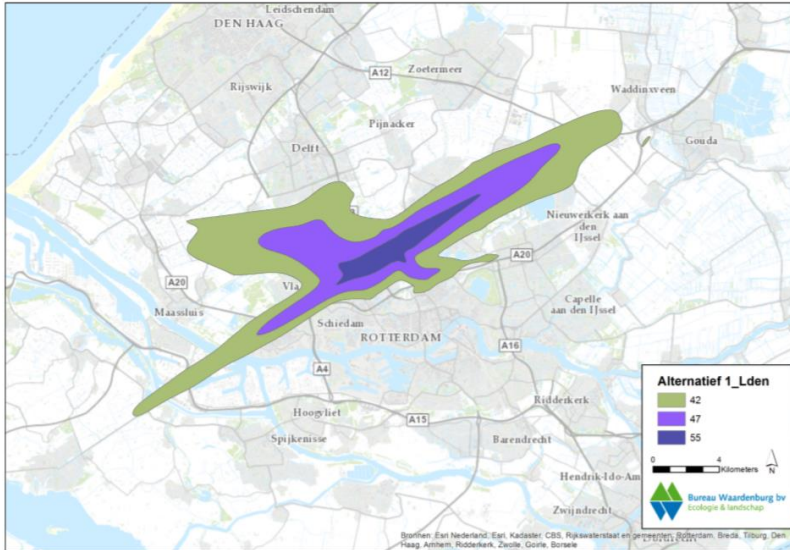
1. Aanleggen vliegveld: omgeving met weinig ecologisch belang
2. Versterken van vogelgebieden op gepaste afstand van het vliegveld
3. Het vliegveld en zijn nabije omgeving onaantrekkelijk maken voor vogels:
 - Voedselbronnen reduceren
 - Nestplekken afschermen
 - Watergebieden afschermen
4. Detectie/Radarsystemen plaatsen
5. Vogels weggagen d.m.v.
 - Drones
 - Getrainde vogels en/of honden
 - Pyrotechnieken, kanonnen en alarmgeluiden.
6. Effectiviteit van de methodes monitoren

Rotterdam The Hague Airport

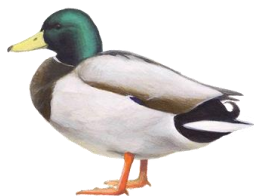


Natuurgebieden en geluidsoverlast





Natuurgebieden en geluidsoverlast



aanvaringen

4.8 per 10,000 vliegbewegingen



Soort	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Tot.	Gem.	Risico
Buizerd	3	2	4	6	1	2	3		2	23	2,56	
Canadese gans				1						1	0,11	
Nijlgans	1						1			2	0,22	
Wilde eend		1		1				1	2	5	0,56	
Aalscholver	1		1							2	0,22	
Blauwe reiger		2		2		3			1	8	0,89	
Ooievaar		1								1	0,11	
Boerenzwaluw	2	1	3		1	2	1		1	11	1,22	
Kokmeeuw	1	4						1	1	7	0,78	
Zwarte Kraai		2		2			1		1	6	0,67	
Stormmeeuw	2		1	1					1	5	0,56	
Stadsduif	2	2	1	2	2	2			1	12	1,33	
Groene specht				1						1	0,11	
Zilvermeeuw				2	1			1	1	5	0,56	
Boomvalk					1					1	0,11	
Torenvalk	3	10	8	3	5	8	5	2	8	52	5,78	
Kievit				1		1				2	0,22	
Kleine mantelmeeuw			1	1	2				2	6	0,67	
Steenuil				1						1	0,11	
Ransuil		1		2	2	3		1	1	10	1,11	
Ekster				1	1					2	0,22	
Bruine kiekendief				1						1	0,11	
Waterhoen			1							1	0,11	
Fazant	1			1						2	0,22	
Halsbandparkiet					1			1		2	0,22	
Sperwer				1	1					2	0,22	
Holenduif	1									1	0,11	
Gierzwaluw			2	3	1	3	3		1	13	1,44	
Houtduif		2	1	2		1		1	1	8	0,89	
Houtsnip		1								1	0,11	
Knobbelzwaan					1					1	0,11	
Graspieper							1			1	0,11	
Scholekster						1		1		2	0,22	
Spreeuw									1	1	0,11	
	17	29	23	34	20	26	15	9	25	199	22,11	

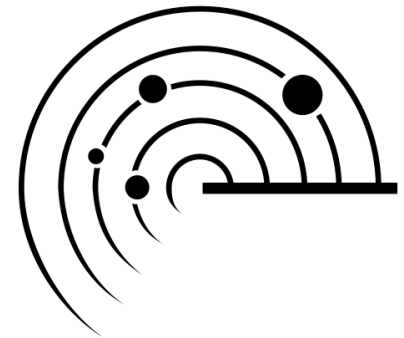
Interventiemethodes RTHA



- Actieve controle
- Pyrotechnieken en alarmgeluiden
- Roofvogels
- Lang endofytisch gras
- Radarsysteem (niet in gebruik)
- Vangen en doden van vogels (gemiddeld 629 per jaar)

Aanbevelingen RTHA

- Voedselbronnen verminderen voor specifieke soorten
 - Oogstresten van omringende velden verwijderen
 - Afval verbergen
 - Watergebieden afsluiten
 - Bessenstruiken verwijderen
- Radarsysteem in gebruik nemen





Vragen?