



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 4 maart 2021**

Aanwezig:

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

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
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. P. van der Werf
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
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel (t/m punt 5)
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

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

Afwezig:

Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

a. agenda

Dhr. Witjes vraagt of de brief die de bewonersvertegenwoordigers op 23 februari hebben gestuurd inzake een subsidieverzoek voor ondersteuning door ABReL, ondanks late verzending toch in deze vergadering behandeld kan worden. Afgesproken wordt om hierop terug te komen bij punt 13.b actielijst.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter heet allereerst de gastsprekers van I&W en LVNL hartelijk welkom.

Mw. de Zoete meldt, dat zij op 31 maart spreekt met bewonersvertegenwoordigers. Dat zijn niet alleen de bewonersvertegenwoordigers in de CRO, maar bijvoorbeeld ook de mensen die bewoners rond Schiphol vertegenwoordigen.

De voorzitter merkt nog op, dat dhr. Ooijevaar ambtelijk wordt vervangen door mw. Voogelaar.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. Luchtruimherziening: ontwerp-Voorkeursbeslissing

Dhr. Megens van het ministerie van I&W geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Mw. van Balen springt bij indien nodig.

Mw. v.d. Coevering wil graag horen dat de toegenomen efficiency als gevolg van deze luchtruimherziening niet gaat leiden tot meer vliegbewegingen op deze luchthaven. Verder heeft zij in de m.e.r. gelezen dat men direct onder de vertrekroutes wordt blootgesteld aan een hogere geluidbelasting. Dat lijkt haar niet acceptabel voor een luchthaven als RTHA, die midden tussen woonwijken ligt. Haar derde vraag is of het afwijken van routes en vervolgens strak over woonwijken draaien vanwege Schipholverkeer verleden tijd zal zijn.

Ook mw. Voogelaar wil weten of de principes uit de plan-MER tot meer geluidbelasting zullen leiden in de directe omgeving in plaats van minder.

Mw. Schuil is nieuwsgierig naar de planning voor de beantwoording van de zienswijzen.

Op de eerste vraag van mw. v.d. Coevering antwoordt dhr. Megens dat het programma Luchtruimherziening daar niet over gaat. Het doel is het luchtruim zo in te richten dat de impact van het verkeer zo laag mogelijk is, Hoeveel verkeer dat is, is beleid, dus Luchtvaartnota, Op de tweede vraag van mw. v.d. Coevering en ook van mw. Voogelaar antwoordt dhr. Megens dat minder afwijkers het doel is. De interactie tussen Schiphol verkeer en Rotterdam zal beter gemanaged worden. In hoeverre dat gerealiseerd kan worden, moet blijken in de planuitwerkingsfase. Het programma wil meer voorspelbaarheid, minder afwijkers, Er komen vertrekbuisen, ook vanaf baan 06 Rotterdam. Daarbij is de bedoeling dat een vliegtuig in zo een buis blijft en dus minder over andere wijken vliegt. Uiteindelijk moet dat natuurlijk leiden tot een lagere hinderlast. De opmerking dat de directe omgeving onder zo een route meer hinder krijgt, heeft er mee te maken dat vliegtuigen meer op de route blijven. Op de vraag van mw. Schuil antwoordt dhr. Megens

dat het streven is de reactienota op de zienswijzen en de definitieve voorkeursbeslissing voor de zomer af te ronden, maar omdat deze langs de ministerraad moet, kan dat afhankelijk van de voortgang van de kabinetsformatie ook over de zomer heen getild worden,

Naar aanleiding van het antwoord op haar tweede vraag wil mw. v.d. Coevering preciseren dat het volgens de m.e.r. te maken had met minder snel klimmen en dalen, en niet met de route an sich. Dhr. Fortuyn wil weten of waardering van de hinder een salderingsverhaal is.

Dhr. Megens verwacht dat m.b.t. vertrekkend verkeer niet veel gaat veranderen, in ieder geval niet in de klimprestatie. Het zal in ieder geval niet slechter worden dan nu. Wel kan gevarieerd worden in de plek waar gevlogen wordt. Hij heeft echter de indruk dat de vertrekroutes, ook bij Rotterdam, "best goed liggen". Daar is altijd nog wel wat aan te verbeteren, maar dat gaat niet tot heel grote veranderingen leiden. De bedoeling is dat de vliegtuigen netter over de routes gaan vliegen, met als uiteindelijk effect minder hinder. Het antwoord op de vraag van dhr. Fortuyn is dat het inderdaad om salderen gaat. Je wil immers het aantal gehinderden zo laag mogelijk laten zijn. Maar het gaat ook om cumulatie. Op het moment dat er cumulatief een te groot negatief effect is, zal daar serieus naar gekeken worden.

De voorzitter vraagt tot slot of het tijdpad voor de luchtruimherziening nog bepalend is voor de voortgang van de Luchthavenbesluiten voor de afzonderlijke vliegvelden. Dhr. Megens vindt dit een goede vraag, maar het antwoord in eerste instantie is nee.

4. Introductie PBN op routes van/naar RTHA

Dhr. Salemink van LVNL geeft een presentatie (bijgevoegd).

In de brief die Schiedam van LVNL gekregen heeft over dit onderwerp, staat dat LVNL de verwachting heeft dat bij nieuwere vliegtuigen de vertraging bij het inzetten van de eerste bocht bij Schiedam zal verminderen. Mw. Voogelaar wil graag weten wat er gebeurt als deze verwachting niet uitkomt. Ook wil zij graag weten wat er gebeurt als de vernieuwing van de vloot vertraging oploopt als gevolg van de Corona-crisis.

Mw. v.d. Coevering vraagt zich af of het baken op de Wilderskade last krijgt van de nieuwe en hogere A13/16.

Dhr. Salemink antwoordt op de vraag van mw. Voogelaar dat LVNL de huidige route nog vast zal houden totdat kan worden aangetoond dat de nieuwe PBN-route in de praktijk betere resultaten voor Schiedam oplevert. Wanneer dat gaat gebeuren en wat het effect is van de komst van nieuwe vliegtuigen, is nog niet te zeggen. De flight management computers zullen doorontwikkeld moeten worden voordat echt maximaal gebruik kan worden gemaakt van de nieuwe techniek en die 180 m eerder te draaien. Dhr. v.d. Werff vult aan dat niet voor niets dit soort nieuwe standaarden vereist worden vanuit Europese wet- en regelgeving. Er is lange tijd discussie geweest tussen airlines en Europese autoriteiten, waarbij Europa vroeg om eerst de vliegtuigen te moderniseren, en de airlines op hun beurt tegenwierpen dat er nog geen enkele geschikte route was. Een kip-ei verhaal dus. Het "PBN-iseren" van het Europese routenetwerk is belangrijk om de vlootvernieuwing een boost te geven. Overigens hebben de nieuwe vliegtuigen die nu bijvoorbeeld aan Transavia en KLM geleverd worden, allemaal deze apparatuur aan boord.

Op de vraag van mw. v.d. Coevering antwoordt dhr. Salemink, dat het baken aan de Doenkade recent vernieuwd is. Bij de wederopbouw van dat baken is in nauwe afstemming met de gemeente een nieuwe locatie bepaald. Dat scheelt een meter of twee. De bouw van bijvoorbeeld wegen wordt altijd getoetst op interferentie met het radiosignaal. Dus dat is altijd veiliggesteld.

5. BRR: terug/voorblik

Mw. de Zoete meldt, dat de focus van de BRR momenteel ligt op het leveren van inbreng in het participatieproces voor het luchthavenbesluit. Verder wordt een zienswijze op de luchtruimherziening voorbereid. Met de SOCRO wordt een convenant opgesteld voor de financiering van onderzoek naar hinder beperkende maatregelen. Specifiek m.b.t. tot de rol van de provincie memoreert zij dat de provincie verschillende belangen heeft, maar zich vooral richt op hinderbeperking. Als middenbestuur heeft de provincie over de luchthaven Rotterdam niets anders te vertellen dan het meten van geluid, want het is een luchthaven van nationale betekenis. In Provinciale Staten is het burgermeetnet besproken. PS zijn niet eenduidig geweest in het antwoord hierop, juist omdat het eigenlijk geen taak voor de provincie is. Er zijn ook kosten aan en er blijkt draagvlak te zijn. Dat was een eerste uitwerking van een motie die is aangenomen. Het is niet afgesprongen op de kosten, maar de bezwaren die geuit zijn, liggen duidelijk op het vlak van "dit is geen provinciale taak". Mw. de Zoete heeft momenteel overleg met het RIVM, dat het wel heel belangrijk vindt dat het burgermeetnet er toch komt. Zij hoopt dat uit dit overleg goede argumenten komen om degenen die niet voor een burgermeetnet zijn, toch over te halen. Uiteindelijk is de beslissing aan Provinciale Staten.

6. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. Louwerse praat de CRO bij over voortgang van het participatietraject. Dit zit nu midden in de fase van "joint fact finding". Dat loopt via een proces van een groot aantal vragen dat door partijen kon worden gesteld. Daar is een groepering van gemaakt en daar zijn weer beantwoorders bij gezet. Dat loopt allemaal redelijk op schema. Er is nu ook akkoord op wie nu wat moet beantwoorden. Dat zegt overigens nog niks van wat men van de beantwoording vindt. Een volgende plenaire bijeenkomst was gepland op 9 maart, maar die wordt vanwege het werk wat anders vormgegeven. De eindbijeenkomst op 12 april staat nog steeds als zodanig in de boeken. De vragen lopen heel erg uiteen van een vraag over een eenduidige definitie tot bijna rechtsfilosofische vragen als van wie is de lucht. Dhr. Louwerse heeft er tot nu toe alleen maar positieve ideeën bij over hoe de samenwerking verloopt.

De voorzitter ziet dhr. Bruinewoud als toehoorder op zijn scherm. Hij vraagt zich af of deze nu de vaste vertegenwoordiger is van het ministerie van I&W bij de CRO-vergaderingen. Zo ja dan is hij welkom, en zo nee, dan hoort hij graag wanneer er wel iemand komt van het ministerie. Dhr. Bruinewoud antwoordt, dat een keuze of er een permanente vaste vertegenwoordiger komt in de CRO, nog niet gemaakt is. Daar wordt wel over nagedacht, maar men wil eerst nog een reactie van de minister. Er zijn ambtelijk natuurlijk wel ideeën over. Dhr. Bruinewoud memoreert dat hij in het verleden altijd al kon aanschuiven als agendalid. De voorzitter benadrukt dat hij natuurlijk altijd welkom is en dat de CRO eigenlijk altijd al het ministerie aan tafel wil. Dhr. Bruinewoud kan zich heel goed herinneren wat de voorzitters daarvan vonden. De minister heeft een advies gekregen en het standpunt van de minister over al dan niet een formele rol van het ministerie in de CRO wordt even afgewacht.

7. Handhaving

a. ILT Handhavingsrapportage 2020 RTHA

Dhr. Witjes constateert dat er volgens de handhavingsrapportage in februari relatief veel aankomsten waren na 23.00 uur. Zoals bekend hield hij altijd het aantal vluchten in de randen van de nacht bij. Daar is hij na 1 maart vorig jaar mee gestopt, omdat er vanwege Corona nog maar weinig gevlogen werd. Echter in de vier maanden hieraan voorafgaand heeft hij wel iets bijzonders gezien, namelijk dat er in die tijd 's avonds maar

liefst 83% meer geplande landingen van Transavia waren tussen 22.00 en 23.00, terwijl normaal gesproken de winterperiode een hele rustige is. Dat zou verklaren waarom er in die periode zo veel nachtvluchten waren. Hij denkt daarom dat als de Corona-crisis er niet geweest was, er een heel ander rapport van ILT had gelegen. Het is wel een trend die, als deze zo dadelijk weer wordt opgepakt, een fors probleem gaat geven. Dhr. Vos begrijpt niet waar het getal van 83% vandaan komt. Hij heeft daar geen beeld bij, maar wil het zeker uitzoeken. Afgesproken wordt dat dhr. Vos en dhr. Witjes telefonisch contact hebben om dit te verhelderen (**actie: Transavia/ Witjes**).

8. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 1^e kwartaal gebruiksjaar 2021

Mw. v.d. Coevering merkt op dat het aantal bewegingen kleine luchtvaart ongeveer gelijk is aan 2020, maar de klachten met 104% zijn toegenomen. Dhr. Bal stelt voor dat wanneer mw. v.d. Coevering concrete vragen heeft over kleine luchtvaart bewegingen in deze periode, hij haar uitnodigt om daar een keer over te sparren. Aldus wordt afgesproken (**actie: Bal/ v.d. Coevering**).

Verder vond mw. v.d. Coevering de toename met 28% van het aantal helikoptervluchten opvallend. Ze vraagt zich af of dat misschien toe te schrijven is aan de pandemie. Ze heeft een paar keer een helikopter gevolgd met het flighttracking systeem, en daarbij viel haar op dat er vaak meerdere keren rondjes en ellipsen in diverse richtingen gevlogen werden zonder dat er ergens geland werd. Ze vraagt zich af of dat allemaal oproepen zijn waarbij niet zeker is of de traumaheli daadwerkelijk nodig is, of er misschien vliegreuen moeten worden gemaakt, of dat het doel is een ruime geluidsruimte zeker te stellen in het nieuwe luchthavenbesluit. Dhr. Algra antwoordt dat de DCMR geen beeld heeft waarom helikopters ergens vliegen. De toename van het helikopterverkeer is ook bij de DCMR opgevallen, maar de DCMR heeft geen gegevens waarmee dit verklaard kan worden. Afgesproken wordt dat dit wordt nagevraagd bij de helikopter operators (**actie: DCMR**). Dhr. Witjes vult aan dat toevallig deze week in het Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde een artikel is verschenen over een onderzoek naar het gebruik van de traumaheli in Amsterdam in de eerste periode van COVID. Daaruit bleek dat 56% van de vluchten recalls waren. Dhr. Louwerse voegt hieraan toe dat hij voor Rotterdam zelfs wel eens een percentage van 70 heeft gehoord.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

b. herdefinitie “frequente melder”: voorstel

Dhr. Algra memoreert dat in het vorige rapport twee opties waren opgenomen. Daarvan is er één als voorstel aan de CRO voorgelegd. Door dhr. Witjes is in die vergadering nog een andere methode voorgesteld. Afgesproken is toen om deze verder te verkennen. Na de vergadering is er met dhr. Witjes uitgebreid over gesproken en zijn er wat berekeningen gemaakt. Deze methode is nu als derde optie opgenomen in versie 1.3 van het rapport. Er is vervolgens ook nog ambtelijk met Rotterdam en Schiedam gesproken, met als resultaat dat er nu bij iedereen beter begrip is van de verschillende methodes. Maar er is nog geen aanpak waar iedereen een goed gevoel bij heeft. Dhr. Ooijevaar is ook met een suggestie gekomen voor nog een vierde optie. Hij was echter wegens vakantie nog niet direct aangehaakt op de discussie. Het lijkt dhr. Algra verstandig om deze vierde optie eerst nog te verkennen. Hij stelt daarom voor om nog even de tijd te nemen om deze suggestie goed uit te werken en dan het rapport met daarin alle vier de opties de volgende vergadering terug te laten komen in de CRO. De voorzitter vraagt om daarin wel een duidelijke aanbeveling op te nemen welke optie het meest voor de hand ligt, zodat de leden van de CRO zelf niet hoeven na te denken over percentielen en dergelijke, want dat was de vorige keer behoorlijk specialistisch. Aldus wordt afgesproken (**actie: DCMR**).

9. 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. Allereerst bespreekt hij de verkenning aan de Schiedamse kant om bij vertrek eerder en scherper te draaien. Er wordt nog steeds met name door LVNL en Transavia met enthousiasme gewerkt om oplossingen te verzinnen. De oplossing die de vorige keer bedacht was, is inmiddels geprobeerd in de simulator, maar het resultaat bleek toch tegen te vallen. Deze is daarom verlaten en er wordt nu gewerkt aan een "innovatieve" oplossing, ook weer gericht op de vliegtuigen van met name Transavia. Inmiddels is hierover ook al gesproken met luchtverkeersleiders. Het gaat allemaal te ver om in de vergadering uit te leggen hoe het technisch werkt. Vervolgens bespreekt dhr. Struch de stand van zaken m.b.t. de verkenning aan de andere kant van de luchthaven, namelijk het scherper maken van de knik in de vertrekroutes van baan 06. De projectgroep heeft besloten om vanwege Corona geen fysieke bijeenkomsten met omwonenden te organiseren. Dat levert voor bijvoorbeeld de geluidtest wel een complicatie op bij het kalibreren van het volume op de koptelefoons bij de mensen thuis. Daar is wel iets op gevonden, maar het blijft een beetje behelpen. De leden van de projectgroep hebben inmiddels allemaal de geluidtest gedaan. Het is de bedoeling dat als volgende stap ook alle andere leden van de CRO de test doen. Zij krijgen hiervoor vrijdag of maandag een mail met een link en instructies. Het dringende verzoek is om dat testje dan ook te doen, want de projectgroep heeft de informatie nodig en het is ook goed als de leden van de CRO een idee hebben van wat er gedaan wordt en hoe het klinkt. Tenslotte wordt de test aangeboden aan 15 omwonenden die zijn aangedragen door de bewonersvertegenwoordigers uit de CRO.

b. voorstellen 2019: verkenning verminderen parkeeroverlast

In de bij de stukken gevoegde reactie van Rotterdam (die al een keer eerder was meegestuurd), komt de gemeente tot de conclusie dat de maatregel (bijvoorbeeld invoeren parkeren voor vergunninghouders) niet haalbaar is. De Werkgroep Hinder Beperking heeft zich erover gebogen, en adviseert de CRO de conclusie van de gemeente te volgen, en dus deze maatregel niet verder te verkennen. De CRO besluit op basis van de verkenning "verminderen parkeeroverlast" te concluderen dat deze maatregel niet haalbaar is, en derhalve niet op te nemen in het programma.

Mw. Bokhove voegt nog toe dat ze het wel teleurstellend vindt, omdat de enige echt werkende maatregel invoeren van betaald parkeren is. Ze wil wel iedereen die nog steeds overlast heeft, verzoeken om dit kenbaar te maken bij de gebiedscommissie, omdat volgens de geldende procedure zij een zwaarwegend advies hebben. Het is dus belangrijk dat klachten niet alleen naar de gemeente Rotterdam gaan. Het is voor nu niet haalbaar, maar mw. Bokhove hoopt er in de toekomst wel meer actie op te kunnen ondernemen.

10. Opvolging voorzitter: instellen commissie werving/selectie

De voorzitter wil dit agendapunt kort inleiden, want er zit een voorstel bij waar ongetwijfeld iedereen door overvallen wordt. Hij dacht de eerste klap is een daalder waard. Het leek hem goed om een kleine commissie uit de CRO samen te stellen waarbij de verschillende geledingen een plekje krijgen en de bestuurder die in de CRO het meest het woord heeft gevoerd daarvan voorzitter te maken. Het is slechts een voorstel en geen dictaat. Het voorstel is dus dhr. Fortuyn te vragen voorzitter te zijn, en de luchtvaart via dhr. Bal en de omwonenden via dhr. Schendstok te laten deelnemen, en te proberen voor de zomer een geschikte opvolger te vinden.

Dhr. Fortuyn vraagt of hij goed begrepen heeft dat de commissie een voorportaal is voor de CRO en dat de CRO uiteindelijk voordraagt naar het ministerie. De voorzitter bevestigt dit. Tweede vraag is hoe de commissie aan kandidaten komt. Is er bijvoorbeeld een kaartenbak? De voorzitter is altijd wel voorstander van transparantie. Dus hij kan zich voorstellen dat de commissie gebruik maakt van een kaartenbak, maar daarnaast bijvoorbeeld ook een advertentie plaatst. Op de suggestie van de voorzitter dat de kosten van een advertentie gedragen zullen worden door het ministerie, gebaart dhr. Bruinewoud dat hij deze wens genoteerd heeft. Dhr. Fortuyn denkt dat het goed is dat de CRO op deze manier betrokken wordt, anders krijg je een soort van afgevaardigde van I&W, althans de schijn. Vervolgens vraagt dhr. Fortuyn zich hardop af of dit allemaal veel tijd gaat kosten. Hij denkt dat het wel mee kan vallen. Hij wil zich wel beschikbaar stellen, maar of hij ook voorzitter moet worden, wil hij ook laten afhangen van de mening van dhr. Bal en dhr. Schendstok. Afgesproken wordt dat de leden van de commissie dit met elkaar zullen bepalen.

Omdat er vaart gemaakt moet worden, verzoekt de voorzitter om eventuele aanvullingen op het profiel dat is meegestuurd met de stukken, per omgaande naar de secretaris te sturen (**actie: allen**). Als het ministerie het profiel heeft vastgesteld kan er een advertentie worden geplaatst. Dhr. Bruinewoud vult aan dat er een profielschets komt vanuit het ministerie, maar als de CRO hierin dingen mist, krijgt de CRO de gelegenheid om dit terug te leggen bij het ministerie. Voor zover mogelijk zal daar dan rekening mee worden gehouden. Dhr. Bruinewoud verwacht dat de CRO binnen een tot anderhalve week een brief met een profiel ontvangt. Afgesproken wordt dat de secretaris het profiel dan meteen doorstuurt naar de leden voor een schriftelijke ronde (max. 10 dagen), zodat eventuele vragen of opmerkingen kunnen worden doorgeleid naar het ministerie (**actie: secretaris**). Mw. Bokhove vraagt nog aandacht voor het tijdsbeslag voor de leden van de commissie, zeker met het oog op andere activiteiten, bijvoorbeeld in het participatietraject.

De CRO besluit om een commissie in te stellen met als taak het vinden van een geschikte kandidaat voor het voorzitterschap van de CRO. Deze kandidaat voldoet aan het door het ministerie van I&W vast te stellen profiel en kan rekenen op voldoende draagvlak in de CRO, zodat de CRO in de vergadering van 17 juni 2021 kan besluiten om deze kandidaat voor te dragen voor benoeming door de Minister. De commissie houdt zich aan de door het ministerie van I&W op te stellen procedure. De commissie bestaat uit:

- dhr. Bal (sector/ bedrijfsleven),
- dhr. Fortuyn (overheden),
- dhr. Schendstok (omwonenden/ milieuorganisaties),
- dhr. Struch (secretaris van de CRO).

In zijn resumé van de gemaakte afspraken kondigt de voorzitter aan dat de rekening voor een advertentie naar het ministerie wordt gestuurd. Of het ministerie die rekening dan ook betaalt, zal dan moeten blijken.

11. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2020

Mw. v.d. Coevering heeft een vraag over het vrij forse bedrag dat op het laatste moment nog afgeboekt is, waardoor er een behoorlijke hap uit de financiële reserves genomen is. Zij wil graag weten of dit eerst is doorgesproken met de BRR, of rechtstreeks door de SOCRO zo beslist. Ze verwacht dat er dit jaar nog wel meer kosten komen voor de CRO, gezien het luchthavenbesluit, misschien een second opinion, et cetera. Ze vindt het daarom nogal wat om nu in een keer zo een grote hap uit de in verhouding kleine reserves te nemen. Ze wil daar graag wat meer over horen en is benieuwd wat de andere leden van de CRO ervan vinden. Verder viel het haar kijkend naar de toelichting op de lasten op dat bij financiële administratie altijd een wit vakje staat, terwijl alle andere posten uitgebreid worden toegelicht. Het zou toch prettiger zijn als

dat ook wordt ingevuld. Ze heeft het vorig jaar ook al gevraagd, maar toen was het antwoord “dat weten we niet, want John is er niet”. De voorzitter zegt toe dat op de tweede vraag schriftelijk zal worden geantwoord (**actie: secretaris**) en dat de toelichting op deze post voortaan zal worden ingevuld. De eerste vraag is wat hem betreft een vrij eenvoudige: de CRO mag niet eens reserves hebben. In het verleden is aan het ministerie gevraagd of de CRO mocht houden wat over is. Het is dus niet zo dat de CRO de luxe heeft om een spaarpotje te vormen. Hij weet niet meer uit zijn hoofd hoe de post die nu in een keer afgeboekt wordt, ontstaan is, en vraagt of de secretaris dit kan toelichten. De secretaris legt uit dat dit de kosten voor de aanvullende quick scan door bureau Adecs voor vertekroute 06 betreft. Enige tijd geleden is de afspraak gemaakt dat BRR en luchthaven samen jaarlijks tot een maximum van € 20.000 quick scans zouden bekostigen. De SOCRO heeft verzocht om dit met de overheidspartijen vast te leggen in een convenant, zodat er een goede juridische basis is. Omdat het convenant er nog niet was, heeft de luchthaven op een gegeven moment besloten om de totale kosten (ca. € 5000) voor bovengenoemde quick scan voor te schieten. Toen aan het eind van het boekjaar bleek dat er nog genoeg financiële ruimte was, is door de penningmeester voorgesteld om dit hele bedrag voor deze ene keer voor rekening van de CRO te nemen. Daar komt bij dat vanaf volgend jaar het ministerie een veel grotere bijdrage gaat leveren aan de CRO. De financiën zullen dan hopelijk niet zo krap zijn, dus het risico voor de SOCRO is vrij klein. De voorzitter vult aan dat voorkomen moet worden dat het geld moet worden teruggestort naar het ministerie. Dat was ook een bijkomende overweging. De secretaris denkt uit zijn hoofd dat de CRO volgens de huidige regeling maximaal € 5000 mag sparen, maar is daar niet zeker van. *(Noot secretaris: de regeling is na bezwaren vanuit de CRO's op enig moment zodanig aangepast dat er toch een reserve kan worden gevormd, en wel tot maximaal 20% van de jaarlijkse subsidie, oftewel € 7000).*

De CRO neemt verder kennis van de jaarrekening.

b. jaarverslag 2020

Het jaarverslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

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 17 december 2020

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Bij de bespreking van de agenda (punt 1.a) is afgesproken om hier terug te komen op het punt van dhr. Witjes. De voorzitter memoreert dat de vorige keer is afgesproken dat de professionele ondersteuning van de bewoners zou kunnen worden ingevuld met het inschakelen van expertise. Daar is wel een onderbouwing voor gevraagd. Deze is geleverd met de brief die de bewonersvertegenwoordigers op 23 februari hebben gestuurd, maar deze brief zit waarschijnlijk niet bij de ingekomen stukken vanwege de tijd. De secretaris legt uit dat de laatste stand van zaken bij het sluiten van de agenda is toegelicht in de

oplegger. Dhr. Witjes had namelijk bericht dat het onderbouwen van het voorstel niet meer hoefde omdat de bewonersvertegenwoordigers financieel ondersteund zouden worden door het ministerie via ABReL. Dat blijkt nu bij nader inzien niet zo te zijn voor hun activiteiten in de CRO. Dus daarom heeft dhr. Witjes na het sluiten van de agenda alsnog een bericht gestuurd met een pleidooi dat aansluit op dat van de vorige keer om de bewonersvertegenwoordigers financieel te ondersteunen voor het voorbereiden van de vergaderingen. De voorzitter wijst erop dat de vorige keer een post voor ondersteuning van bewoners is opgenomen in de begroting. De aanvraag van dhr. Witjes kan daar binnen passen. Wat hem betreft kan deze de volgende keer op de agenda voor accordering. Hij heeft laten verifiëren dat het past binnen de richtlijnen van het ministerie. Dhr. Bruinewoud bevestigt dit. Hij weet niet hoe de aanvraag eruit ziet, maar als het gaat om het inwinnen van extern advies voor de uitvoering van wettelijke CRO-taken, dan zou toekennen van budget uit de CRO-subsidie mogelijk zijn. Dat valt binnen de richtlijnen. De CRO moet er dan wel formeel mee instemmen. Andere zaken die bewonersvertegenwoordigers doen in het kader van allerlei discussies rond de luchthavens, moeten gefinancierd worden uit een aparte subsidiestroom. Dhr. Witjes is blij met de toezegging. Heel formeel moet het SOCRO-bestuur opdracht geven aan de stichting die de bewonersvertegenwoordigers hebben ingehuurd, om een offerte te maken. Wat betreft de voorzitter is het akkoord om een offerte te laten maken, zodat deze de volgende keer samen met het voorstel behandeld kan worden. Dhr. Bruinewoud wijst er nog op dat de richtlijnen nog niet definitief zijn vastgesteld. Je weet nooit wat er uiteindelijk toch nog kan gebeuren in de burelen. Maar als ze worden vastgesteld, kan wat hem betreft gewoon een deel van de subsidie hiervoor worden gebruikt.

Mw. v.d. Coevering vraagt naar de stand van zaken m.b.t. actiepunt 2020-4 nr. 4 (Governance: uitzoeken of er in het Eindhovens model pluspunten kunnen zitten voor verbetering van de CRO en dit de volgende keer terugbrengen in de CRO). De secretaris antwoordt dat dit nog niet afgerond is. Binnenkort hebben de secretarissen een overleg, waarin onder andere het Eindhovens model aan de orde aan de orde komt. De voorzitter herinnert zich dat voor hem het belangrijkste signaal in die discussie was dat de CRO Rotterdam het meest kan leren of gebruiken van de Eindhovense situatie, omdat deze beter vergelijkbaar is dan de Schipholse. Het onderwerp komt de volgende keer terug.

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

c. vastgesteld verslag overleg 8 oktober 2020

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

14. Rondvraag

Dhr. Witjes wil graag weten wie de redactie voert over het nieuws op de website en wie bepaalt wat er wel en niet wordt geplaatst. Het valt hem op dat er bijvoorbeeld heel vaak stukken uit Luchtvaartnieuws geplaatst worden, terwijl andere bronnen vaak weer niet gebruikt worden. De voorzitter antwoordt dat de secretaris dit doet en als er discussies of vragen zijn, dan intervenueert hij soms. Als bewonersvertegenwoordigers denken dat een stuk interessant is om te plaatsen, dan kunnen ze dat met de secretaris kortsluiten. Als iemand het niet eens is met zijn beslissing, dan is de afspraak dat dit "conflict" wordt voorgelegd aan de voorzitter, die vervolgens de knoop doorhakt. Het gaat erom dat wat relevant is voor de omgeving van de luchthaven, zoveel mogelijk gebundeld wordt op de website. De secretaris bevestigt dat in de rubriek "uit de media" veel links staan naar artikelen uit Luchtvaartnieuws, in de eerste plaats natuurlijk omdat daar heel veel van dit soort nieuws staat. Hij probeert zoveel mogelijk verschillende bronnen te gebruiken, maar steeds meer nieuwssites worden afgesloten voor gratis gebruik. Inmiddels geldt dat ook voor bijvoorbeeld het AD. Een link plaatsen naar het AD heeft dan niet zo veel zin als je die niet kan openen. Als hij kan kiezen uit verschillende bronnen, kan een criterium zijn de uitgebreidheid,

deskundigheid en de zorgvuldigheid van het artikel. De voorzitter heeft het gevoel dat hij namens de hele CRO spreekt, als zegt dat hij veel vertrouwen heeft in de secretaris en dat hij dit gewetensvol doet.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

15. Sluiting

De voorzitter dankt iedereen voor zijn inbreng 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



CRO Rotterdam the Hague Airport Programma Luchtruimherziening

4 maart 2021



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Defensie



Koninklijke Luchtmacht



Inhoud

- › Opgave en doelen
- › Samenhang met Luchtvaartnota 2020-2050
- › Aanpak
- › Besluitvorming
- › Voorkeursalternatief en effecten
- › Planuitwerkingsfase



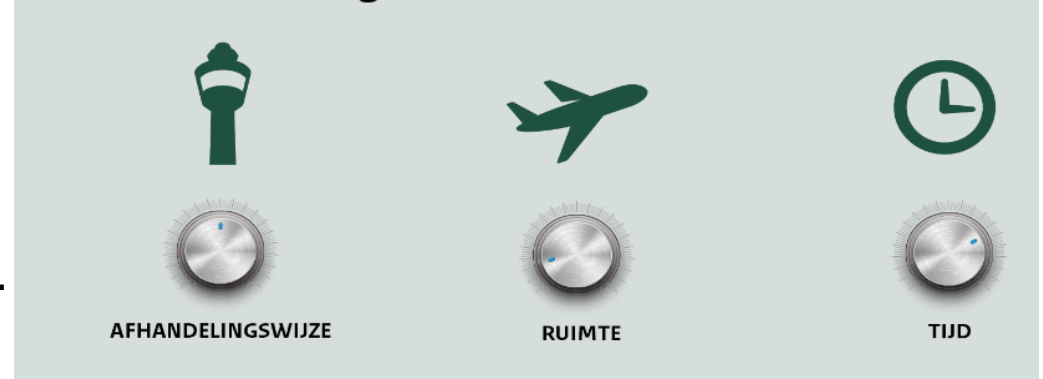


Opgave en doelen Luchtruimherziening

Opgave

Realisatie van een *integrale, toekomstbestendige* inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige *afweging* van publieke *belangen*, in *samenwerking* met (internationale) partners en in *gerichte dialoog* met de omgeving.

Luchtruimherziening in het kort



Doelen

Veiligheid geldt als randvoorwaarde

- › Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers;
- › Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO2 en (ultra) fijnstof);
- › Verruimen civiele en militaire capaciteit (militaire missie-effectiviteit) in het luchtruim.



Samenhang met Luchtvaartnota 2020-2050

- › Definitieve Luchtvaartnota is eind 2020 vastgesteld en gepubliceerd
- › Nieuwe koers; kwaliteit boven kwantiteit; alleen bij stillere en schonere luchtvaart is groei mogelijk
- › Luchtvaartnota stelt kaders voor de herziening, zoals:
 - Toetsingskader (veiligheid, geluid, emissies, natuur, efficiëntie, capaciteit, ruimtebeslag op de grond)
 - Volgorde van preferentie bij afwikkeling verkeer (water, industrie, agrarisch, natuur, stilte, woonkernen)
 - Prioritering tussen verschillende luchtruimgebruikers (maatschappelijk <-> drones)
 - 6.000 voet als ontwerputgangspunt (t/m deze hoogte is geluid prioritair)
 - Vaste naderingsroutes naar luchthavens
 - Verbeterde daal- en klimprofielen (continu dalen en continu klimmen)



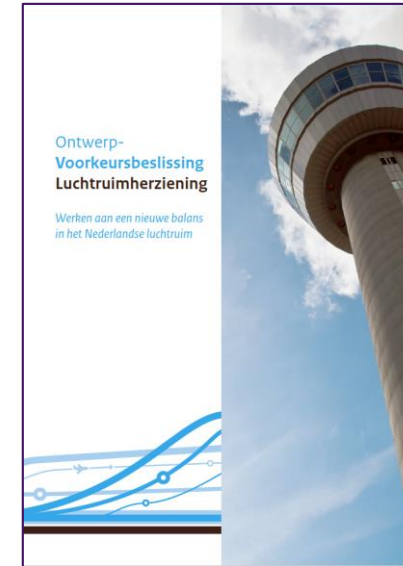
Fasegewijze aanpak, geïnspireerd op MIRT





Besluitvorming

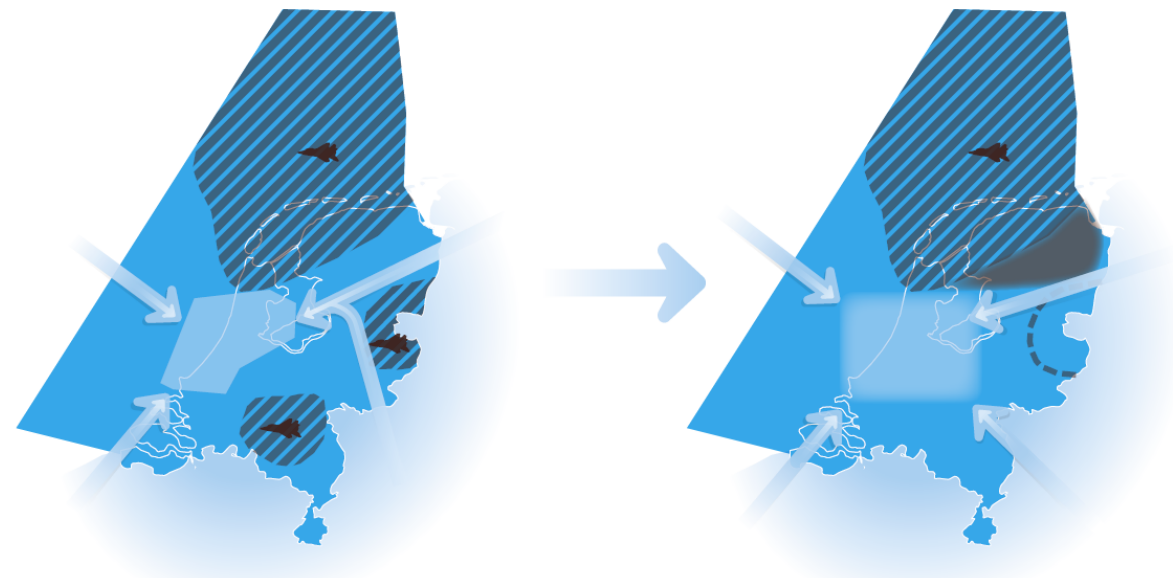
- › Ontwerp-Voorkeursbeslissing: 14 januari 2021 gepubliceerd
- › Beslissing op hoofdlijnen die richtinggevend is voor het vervolg
- › Bevat het Voorkeursalternatief, inclusief onderbouwing
 - Wie mag waar, wanneer vliegen (hoofdstructuur, nog geen routes)
 - Hoe gaan we het luchtruim gebruiken (operationeel concept)
- › Voorkeursalternatief is onderbouwd met een plan-MER (NLR/RHDHV), toetsing door commissie voor de m.e.r.
- › Terinzagelegging documenten: 15 januari t/m 25 februari 2021
- › Reactienota en definitieve Voorkeursbeslissing: naar verwachting voor zomer 2021
- › Afronding Verkenningsfase, start Planuitwerkingsfase waarin verdere detailuitwerking plaatsvindt





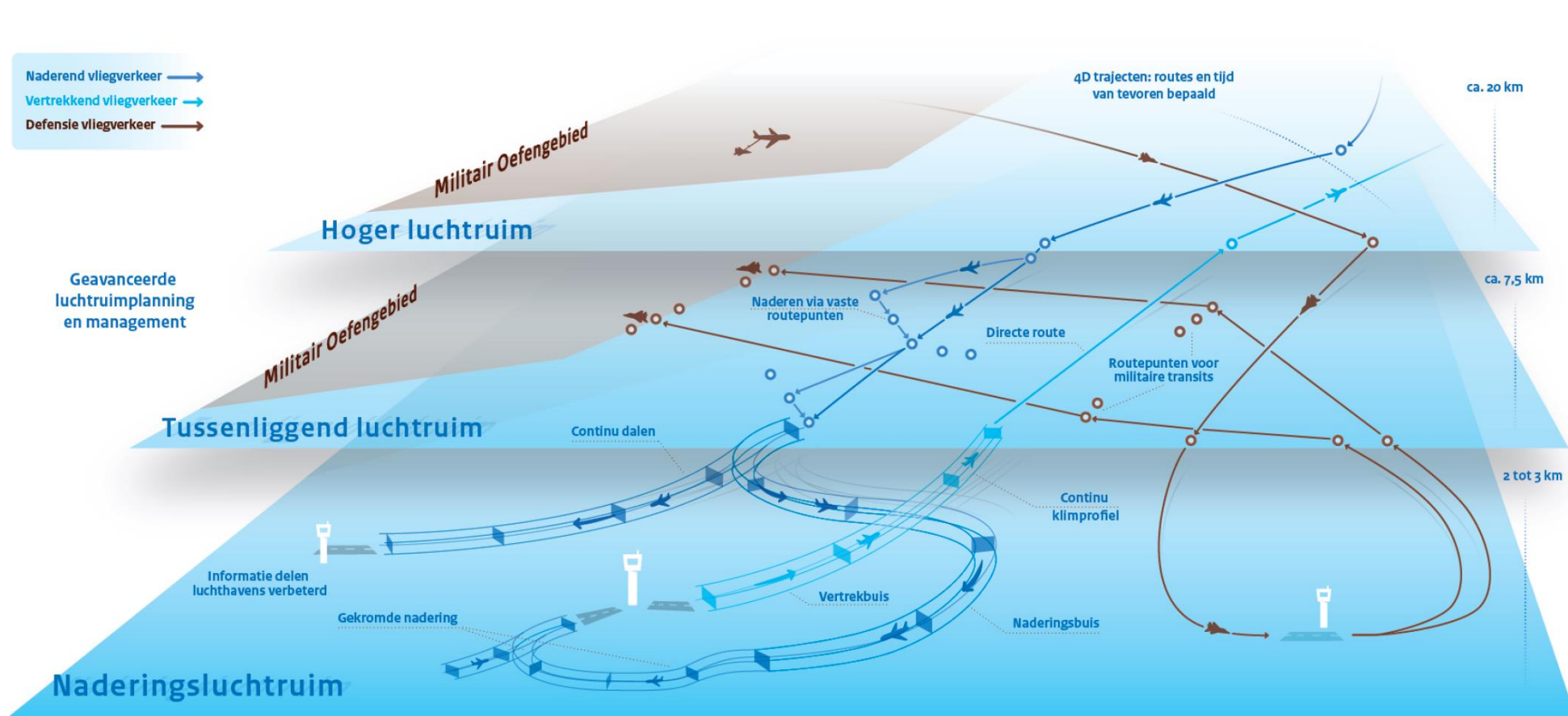
Voorkeursalternatief: hoofdstructuur

- › Herinrichting zuidoosten
- › 4 naderingspunten voor Schiphol
 - Maken gebruik van vaste naderingsroutes met continu dalen mogelijk
 - Korter vliegen vanuit Europa
- › Herinrichting TMA Schiphol/Rotterdam/Lelystad
 - Op basis van vaste routes en continue klimmen en dalen
- › Uitbreiding militair oefengebied in het noorden
- › Omvorming militair oefengebied in het oosten 55x55km





Voorkeursalternatief: operationeel concept





Effecten Voorkeursalternatief – plan-MER

Thema	Criterium	Effectscore
Veiligheid	Ongevalsrisico	o
	Externe veiligheid	o
Geluid	Geluidsbelasting	++
	Voorspelbaarheid	+
	ontwerpruimte bij het maken van routes	++
Emissies	Klimaat (CO ₂)	++
	Luchtkwaliteit	o
Natuur	Stikstofdepositie	++
	Verstoringseffecten	++
Ruimtebeslag	Beperkingen van gebruik van grond	o
Efficiëntie	Vluchtefficiëntie	++
	Efficiëntie militaire transit	+
Capaciteit	Uurcapaciteit voor civiel verkeer	+
	Robuustheid en punctualiteit civiel verkeer	+
	Beschikbaarheid van luchtruim voor militair verkeer, GA en drones	+





Planuitwerkingsfase

- Verdere detailuitwerking Voorkeursalternatief
- Van drie sporen naar projectportfolio met de volgende deelprojecten:
 - Wegnemen van de beperkingen op het ongehinderd doorklimmen op de aansluitroutes Lelystad Airport (2021)
 - Nationale 1e stap: verruiming militaire mogelijkheden in het noorden en verbeterde ontsluiting zuidoosten (2023)
 - Ontwikkeling van een uitgewerkt ontwerp voor de hoofdstructuur
 - Uitvoeren van haalbaarheidsstudie naar mogelijkheden voor grensoverschrijdend oefengebied
 - Ontwikkelen van nieuw afhandelingsconcept inclusief vaste routes in de Schiphol TMA
 - Ontwikkelen transitieplan om bouwstenen in het Voorkeursalternatief te realiseren
- Planuitwerking mondt uit in een Programmabeslissing (2022/2023) met inzicht in lokale effecten
- Continueren betrokkenheid stakeholders (bestuurlijk, maatschappelijk en gebruikers), aangevuld met regionale werkateliers voor projectportfolio



Vragen?

Voor meer informatie zie: www.luchtvaartindetekomst.nl

Invoering PBN op Rotterdam The Hague Airport

CRO Rotterdam, 4 maart 2021



Inhoud

- Aanleiding
- PBN: wat en waarom?
- Informereren over de verandering
- Ruimte voor vragen

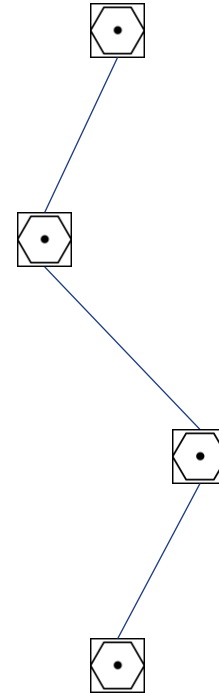
Aanleiding & Proces

- 26 september 2019: vooraankondiging PBN omzetting in CRO, impact nog onbekend
- 19 december 2019: informatieavond over luchtverkeersleiding en hoe routes worden ontwikkeld
- 17 december 2020: voortgang toegelicht in CRO, nadere informatie aangekondigd
- Nu zicht op realisatie in 2021

PBN: Performance Based Navigation

- Vliegtuigen maken regelmatig gebruik van routes in de lucht
- Decennia lang zijn routes gebaseerd op navigatiebakens op de grond
- Met PBN mag een vliegtuig navigeren met alle beschikbare hulpmiddelen, ook met GPS
- Daardoor niet meer afhankelijk van bakens op de grond

Conventioneel



PBN



Introductie PBN: waarom?

- Europese wetgeving vereist omzetting naar PBN-routes
- Verhogen van veiligheid
- Verlagen van kosten
- Biedt op lange termijn meer kansen voor hinderbeperking door flexibelere ontwerpmogelijkheden
- Modernisering infrastructuur
- Verwijderen van navigatiebakens
 - Back-up netwerk van bakens blijft
 - Van 23 bakens naar 4 in Nederland
 - Omzetting naar PBN op alle (civiele) luchthavens



De uitgangspunten van omzetting

- Bestaande routes worden opnieuw als PBN-route geprogrammeerd
- Bestaande routes blijven (zoveel mogelijk) gelijk
- Bij onvermijdbare verschillen: zoveel mogelijk ongedaan maken met technische oplossingen

Resultaat:

- Naar verwachting vrijwel geen merkbare veranderingen
- We geven wel graag toelichting over een aantal specifieke gevallen

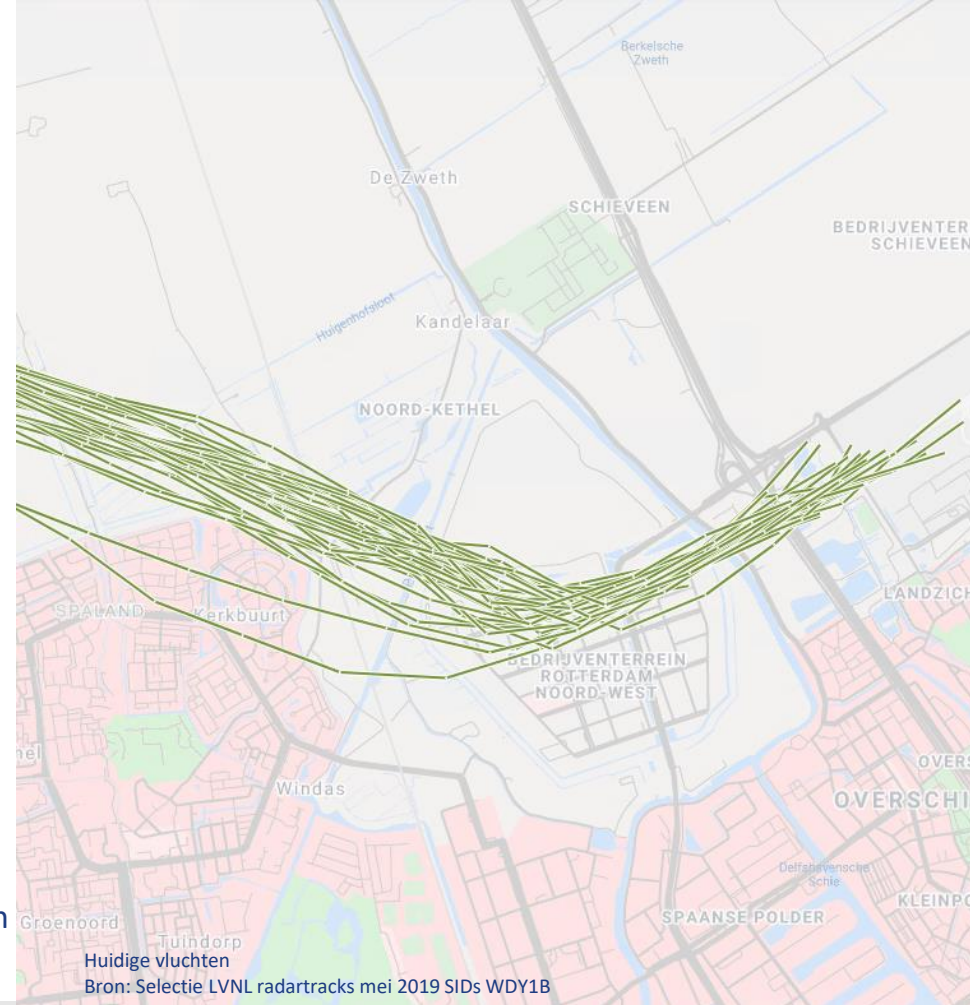


Routes voor communicatiestoring

- Communicatiestoring: het zeer uitzonderlijke geval dat de piloot geen contact meer kan maken met de verkeersleider
- LVNL moet vaste routes publiceren die gebruikt worden bij communicatiestoring
- Kleine wijziging in deze routes, staan op luchtvaartkaarten
- Wijziging niet merkbaar, wordt (bijna) nooit gevlogen

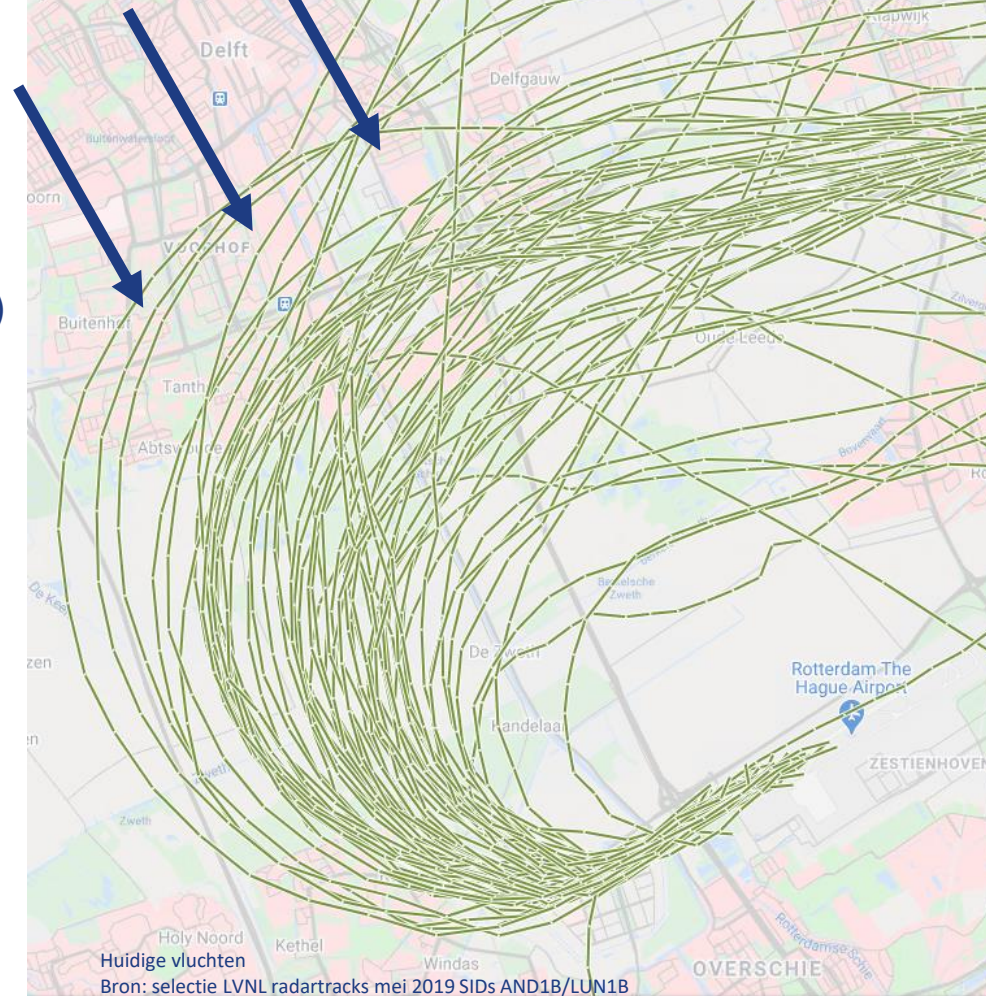
Vertrekroute bij Schiedam

- Huidige route blijft behouden voor vliegtuigen tot en met formaat Boeing 737 / Airbus A320
- Ook introductie van een, secundaire, PBN-route
 - Optimalisatie eerste draaipunt: 180 meter dichter bij de baan
 - In praktijk blijkt soms een vertraging in uitvoering van de bocht
 - PBN-route wordt pas standaard als vertraging in uitvoering van de bocht niet meer voorkomt
 - Op lange termijn gunstig voor Schiedam
- Op deze manier:
 - Geeft LVNL invulling aan wettelijke verplichting
 - Én wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners van Schiedam



Vertrekroute bij Delft

- Route bij starten vanaf baan 24, richting het noorden of oosten (ongeveer 12% van vluchten)
- Veel “spreiding” in bocht: door verschillen in onder meer vliegtuigtype, gewicht en wind
- Nieuwe PBN-route biedt kansen de bocht beter te vliegen
- Daardoor een minder grote spreiding richting Delft / Pijnacker-Nootdorp
- Exacte positieve effect moet in praktijk blijken



Samenvatting

- Europese wetgeving vereist omzetting naar PBN
- Luchtvaart wordt onafhankelijk van bakens op de grond
- Verhoogt veiligheid, flexibiliteit en verlaagt kosten
- Beperkt tot een technische verandering
- Gefaseerde invoering bij vertrekroute langs Schiedam
- Minder grote spreiding richting Delft