



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 17 juni 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	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn (t/m punt 6)
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. H. Lamphen
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N. Schuil
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: *)
Ministerie I&W	: dhr. J. Bruinewoud (gedeeltelijk *)

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
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. Hij heet Han Weber welkom, die online meeluistert. Indien de CRO bij agendapunt 3 behoefte heeft aan nader overleg, dan kan de vergadering zich virtueel terugtrekken in een apart "geheim hok".

Er is een bericht van verhindering ontvangen van dhr. Witjes. Hij wordt vervangen door dhr. Lamphen. Direct na aanvang van de vergadering laat via de chat mw. Bokhove zich excuseren wegens een raadsvergadering. Zij wordt vervangen door dhr. v.d. Bolt.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Benoemingen: voordracht nieuwe voorzitter

Dhr. Fortuyn geeft een toelichting op het voorstel van de selectiecommissie en de activiteiten die tot dit voorstel hebben geleid. Aangezien de voorgestelde kandidaat, dhr. J.F. (Han) Weber tevens burgemeester is van de gemeente Zuidplas, is daarbij uiteraard de vraag aan de orde gekomen of er mogelijk sprake zou kunnen zijn van belangenverstrengeling. Hierover is uitvoerig met dhr. Weber gesproken. Op basis van het goede gesprek met hem en de antwoorden die hij daarin gegeven heeft, heeft de selectiecommissie geconstateerd dat van belangenverstrengeling geen sprake is. Han Weber is als burgemeester zowel voorzitter van de raad als het college, en is in feite een onafhankelijk bestuurder. Als voorzitter moet hij ervoor zorgen dat de gremia op goede manier met elkaar samenwerken, en daarin moet hij (naast zijn hoofdportefeuille veiligheid) neutraal opereren los van zijn politieke voorkeur. Verder vindt de selectiecommissie belangrijk, dat dhr. Weber beschikt over een groot actief netwerk, zoals ook in de profielschets is opgenomen. "We staan namelijk voor grote opgaven", zoals binnenkort het luchthavenbesluit en ook een betere inbedding van de CRO. Dhr. Weber is actief in diverse werkvelden en onderhoudt zijn netwerk. Dit, naast zijn achtergrond als provinciebestuurder en zijn achtergrond op diverse beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening en milieu, maakt dat de selectiecommissie denkt, ja zelfs ervan overtuigd is, dat hij een hele goede, aimabele maar ook doortastende voorzitter zal zijn. De selectiecommissie beveelt hem daarom van harte aan.

Nadat de voorzitter heeft opgemerkt dat iedereen de stukken heeft kunnen lezen, en heeft vastgesteld dat er geen vragen zijn, besluit de CRO bij acclamatie om dhr. J.F. (Han) Weber bij de minister van I&W voor te dragen voor het voorzitterschap van de CRO luchthaven Rotterdam.

4. BRR: terug/voorblik

Mw. de Zoete meldt dat in de laatste BRR het meldingenrapport van de DCMR is besproken en vastgesteld. Verder is gesproken over het burgermeetnet. Er is en zal ook nog met partners over worden gesproken. De mogelijkheden worden verkend. Als provinciebestuurder kan ze zeggen dat dit dan in september weer op de agenda van Provinciale Staten komt. Geprobeerd wordt om het een onderdeel te laten worden van het participatieproces rond RTHA, omdat dat heel goed zou zijn voor het draagvlak. De BRR is nauw betrokken bij het participatieproces en ervaart dat er hard gewerkt wordt. De BRR wil best snel, maar het proces moet wel zorgvuldig doorlopen worden. Daarom is het een moedige en verstandige keuze om de procesplanning na de joint fact finding te herzien.

De voorzitter stelt voor om de stand van zaken op de agenda van de volgende vergadering te zetten (**actie: secretaris**). Dan kan de CRO bespreken hoe ze daar mee om wil gaan. De CRO gaat er weliswaar niet over, maar het is wel relevant om er goed kennis van te kunnen nemen.

5. Luchthavenbesluit: voortgang participatietraject

Dhr. Louwerse praat de CRO bij over voortgang van het participatietraject. De joint fact finding fase is op een enkel document na afgerond. Er is wel besloten om de vervolgfase wat later in te laten gaan dan volgens de oorspronkelijke planning, omdat van veel participanten het geluid kwam dat het tempo en het tijdsbeslag toch wel heel groot en heel veel was. Daarom is besloten om een soort adempauze in te lassen en dan na de zomer de tweede fase op te pakken. In de planning van het bureau staat nog wel dat het traject het eind van het jaar afgerond zal zijn, maar dhr. Louwerse betwijfelt of dat gehaald gaat worden. Hij vindt het zelf ook belangrijk om de zorgvuldigheid en de tijd even voor te laten gaan op de oorspronkelijke planning.

De voorzitter doet de suggestie om de eerste CRO+ ergens aan het eind van het jaar te gebruiken om het eerste brede omgevingsoverleg zoals het ministerie dat bedoelt, te koppelen aan datgene wat op dat moment is opgehaald in het participatieproces. De secretaris kan dat verder met de luchthaven bespreken (**actie: secretaris/ RTHA**).

6. Capaciteit: capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2021/22

Mw. v.d. Coevering ziet dat het winterseizoen met een weekje bekort wordt. Zij vraagt zich af of dit de onderhoudsweek eind november betreft en of de circa 310 slots die dan niet gebruikt kunnen worden, eventueel kunnen worden doorgeschoven naar de zomer. Dhr. Louwerse legt uit dat de sluiting een operationele kwestie is en met de slots niet veel van doen heeft. De slots die de luchthaven krijgt, zijn uiteindelijk wel voor een heel seizoen. Dus niet gebruikte winterslots kunnen inderdaad overgeheveld worden naar de zomer, afhankelijk van de vraag en de mogelijkheden.

Dhr. Schendstok heeft destijds met dhr. Louwerse gesproken over zijn vraag waarom de peek- en off-peek tijden niet meer worden vermeld in de capaciteitsdeclaratie. Hij was en is niet erg tevreden over het antwoord van dhr. Louwerse dat deze niet relevant zijn. Hij vindt namelijk dat het wel de tijdstippen zijn waarop de piekcapaciteit is gedefinieerd in de capaciteitsdeclaratie en de bewoners dus hinder hebben. Die ziet hij dus niet meer terug, behalve in de capaciteit van de terminal, die in de vroege ochtend (7 uur) op 1200 vertrekkende passagiers per uur is gesteld. Dit betekent dat bewust gepland is om in die vroege uren te vliegen. Het is voor de omwonenden relevant te weten wanneer de peiktijden zijn. Dhr. Schendstok leest in de aanbevelingen: "the determination of all relevant technical, practical en environmental constraints". Hij vraagt zich af of hinder voor omwonenden geen environmental constraint is, en of zij dus aan de luchthaven mogen vragen om daar rekening mee te houden. Het is een richtsnoer met inachtneming van alle lokale omstandigheden, waar de slotcoördinator rekening mee moet houden. Mogen deze factoren dan niet meegenomen worden als consideratie naar de omwonenden? Hij wil graag de peek- en off-peek tijden weer terugzien in de capaciteitsdeclaratie en met een verklaring waarom juist op deze tijden gevlogen wordt. Volgens dhr. Louwerse is het antwoord hetzelfde als destijds gegeven in het gesprek met dhr. Schendstok. De piekuren maken voor de capaciteitsdeclaratie van RTHA als fenomeen niet uit, omdat de capaciteit op andere gronden wordt uitgelegd. Op verzoek van de slotcoördinator zijn daarom de piekuren eruit gehaald. Dat is dus geen initiatief van RTHA, maar het zuiver houden van de slotdeclaratie door de slotcoördinator. Het hele onderwerp ochtendpiek/randenvan de nacht/hinderbeleving is nou net op dit moment onderwerp van het participatietraject voor het nieuwe luchthavenbesluit. Daar komt dat vanzelf in de volgende fase aan

de orde. De voorzitter vult aan dat de problematiek die dhr. Schendstok aankaart, al eerder door dhr. Witjes op tafel is gelegd. Hij beluistert dat dhr. Louwerse zegt dat de declaratie niet het instrument is om dit te sturen. Hij suggereert om met de luchthaven na te gaan hoe je dat wel zou kunnen sturen, en dan komt het vanzelf terug in het traject voor het nieuwe luchthavenbesluit. Dhr. Schendstok is het eens met de voorzitter en dhr. Louwerse dat dit de te nemen route is. De vraag is echter wat de criteria zijn, want als de capaciteitsdeclaratie niet het middel is, wat dan wel? De voorzitter constateert dat deze vraag dus beantwoord moet worden. Als dit middel er niet is, dan sluit hij niet uit dat de CRO moet bepleiten om zo een sturingsinstrument in het luchthavenbesluit op te nemen. Dhr. Louwerse vult aan dat dit precies het onderwerp is dat in de volgende fase met het gezamenlijk gedragen voorstel aan de orde komt. De voorzitter verzoekt de secretaris om deze discussie goed te notuleren en het onderwerp in de actielijst op te nemen, zodat het niet van de agenda is (**actie: secretaris**). Dhr. Schendstok wil tenslotte wel de conclusie trekken dat de piekuren toch in de vroege ochtend en late avond zijn gepland, ook al staat het niet in de capaciteitsdeclaratie.

7. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. jaarrapport DCMR gebruiksjaar 2020

Dhr. Algra geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Hij beveelt aan om via onderzoek (enquête) meer inzicht in de beweegredenen voor het indienen van een melding te krijgen en om bij de handhavingsberekening voortaan ook jaarlijks de geluidsbelasting op het meetpunt te bepalen.

Mw. v.d. Coevering kan zich voorstellen dat mensen zich afvragen of melden wel zin heeft als zij vervolgens het bos in worden gestuurd met een onzinverhaal. Zij heeft zelf bijvoorbeeld onlangs een melding gedaan over een vliegtuig dat recht over haar huis heen kwam en dat zij vervolgens naar beneden zag gaan (om te landen op RTHA). Zij kreeg vervolgens terug dat het een overvliegend vliegtuig uit Düsseldorf was, terwijl ze hem toch echt naar beneden zag gaan. Dhr. Algra herkent dit probleem. Het gebeurt wel eens een enkele keer sinds de ontvangst van de nieuwe release begin dit jaar. De dataset die DCMR krijgt aangeleverd is niet altijd compleet. Zo kan bijvoorbeeld de luchthaven van vertrek of bestemming ontbreken. De DCMR heeft daarom aan de leverancier gevraagd om ook een geografische koppeling te maken. Dit gebeurt op basis van radargegevens. Als daarin dan net een paar puntjes ontbreken dicht bij de luchthaven, kan het algoritme een verkeerde conclusie trekken. Samen met de leverancier wordt geprobeerd om dit te verbeteren.

Mw. v.d. Coevering wil naar aanleiding van de relatieve toename van het aantal meldingen over kleine luchtvaart graag van dhr. Bal weten of wellicht her en der gevlogen is, omdat er door Corona meer ruimte in de lucht was, en of de kleine luchtvaart gehouden is aan bepaalde vliegroutes. Dhr. Bal kan zich niet indenken dat er op een andere manier gevlogen is dan normaal. De regels in Rotterdam zijn duidelijk, want daar is sprake van een gecontroleerd stuk luchtruim, waar luchtverkeersleiding het voor het zeggen heeft. In beginsel hoeft de kleine luchtvaart zich niet te houden aan vaste vliegroutes. Ook hier is weer een verschil tussen binnen en buiten het controlegebied van Rotterdam. Daarbuiten is vrij luchtruim en dan mogen ze naar links als ze naar links willen, een rondje draaien, et cetera. Binnen de control zone mag dat alleen met toestemming van de verkeersleiding. Daar zijn ook een aantal vaste (VFR) routes die meestal ook gebruikt worden, maar daar mag van afgeweken worden in overleg en met toestemming van verkeersleiding.

Dhr. Schendstok vraagt of de CRO de aanbeveling van de DCMR om voortaan jaarlijks de geluidbelasting ook uit te rekenen op de meetlocaties ondersteunt. De voorzitter vindt dat voor het bepalen van een CRO-

standpunt enige voorbereiding vereist is en dat het dan de volgende keer geagendeerd kan worden (**actie: DCMR/ RTHA/ secretaris**).

Dhr. Schendstok vraagt of het mogelijk en zinvol is om overvliegers op te nemen in de tabellen. Dhr. Algra antwoordt dat dit zeker kan en dat ze al bezig zijn RANOMOS door te ontwikkelen, zodat omwonenden een account kunnen maken. Meldingen over overvliegers kunnen dan (met toestemming van de melder) automatisch worden doorgezet naar bijvoorbeeld BAS (in het geval van Schipholverkeer). De hoop is dat dit ergens rond de jaarwisseling gerealiseerd zal zijn. De voorzitter laat dit noteren als een toezegging.

Dhr. Schendstok constateert dat er één frequente melder is die ongeveer 6.300 meldingen heeft gedaan, waarvan je je kunt afvragen hoe realistisch deze zijn. Hij begrijpt dat je deze meldingen niet allemaal kunt gebruiken en zijn vraag is hoe hiermee wordt omgegaan. Wat zijn de criteria om iemand te schrappen uit de meldingenlijst? Dhr. Algra antwoordt dat er geen harde criteria zijn vastgesteld. De DCMR heeft geprobeerd met deze meneer in contact te komen en hem uitgenodigd op kantoor, maar hij wil niet met de DCMR in gesprek. De DCMR heeft er tot nu toe heel veel energie ingestoken om alle meldingen, waar heel veel slecht materiaal tussen zat dat niet gekoppeld was aan een vlucht en allemaal handmatig bekeken moest worden, te behandelen. Omdat dit verschrikkelijk veel tijd kost, heeft de DCMR besloten om in dit specifieke geval wel de meldingen te blijven registreren, maar ze niet meer mee te nemen in de analyses. De voorzitter stelt voor om voortaan in het jaarrapport verantwoording af te leggen hoe hier mee om wordt gegaan (**actie: DCMR**).

In aanvulling op de vraag van mw. v.d. Coevering en het antwoord van dhr. Bal merkt dhr. v.d. Werff op dat LVNL op meer plaatsen in Nederland de GA vluchten in de zomer ziet pieken. Tot aan de zomer waren er vrij veel restricties, ook voor vliegers. Je kon niet naar het buitenland en de landen om ons heen en daarnaast waren er ook restricties voor het geven van instructie. Dit zou een verklaring kunnen zijn.

M.b.t. de aanbeveling van dhr. Algra om onderzoek te doen naar de beweegredenen voor het indienen van een melding wordt besloten dat hij een concreet voorstel inclusief een kostenindicatie maakt, en dat dit dan via de secretaris aan de BRR wordt voorgelegd, waarna de BRR kan besluiten om dit voorstel al of niet over te nemen (**actie: DCMR/ secretaris/ BRR**).

b. rapport DCMR 2^e kwartaal gebruiksjaar 2021

De CRO neemt kennis van de rapportage.

c. diverse meldingen dhr. v.d. Ouderaa positievluchten

Mw. v.d. Coevering wil graag weten waarom positievluchten naar Schiphol een uitzondering zouden moeten hebben ten opzichte van het overige groot verkeer. Er wordt met een liniaal een streep op de kaart getrokken, die over alles en iedereen heen gaat. Dhr. v.d. Werff legt uit dat de belangrijkste reden is dat er geen routestructuur is waarmee Schiphol is aangesloten op Rotterdam. Afgesproken wordt dat de vraag of een voorkeursroute te ontwikkelen is, wordt neergelegd bij de werkgroep Hinder Beperking (**actie: secretaris/ LVNL**).

8. Hinder beperkende maatregelen

a. voorstellen 2019: verkenning verminderen parkeeroverlast

De secretaris legt als van voorzitter van de Werkgroep Hinder Beperking uit waarom ter kennisname een nieuwe versie van de notitie parkeeroverlast van de gemeente Rotterdam is bijgevoegd. Op basis van de oorspronkelijke versie die de vorige keer in de vergadering lag, heeft de CRO geconcludeerd dat

maatregelen tegen parkeeroverlast in de vorm van betaald parkeren niet haalbaar zijn. Inmiddels is gebleken dat die eerste notitie vooral gericht was op Overschie terwijl de indiener van het voorstel juist Schiebroek genoemd had. Daarom heeft de gemeente de notitie nu uitgebreid naar Schiebroek, waarbij de conclusie dezelfde is gebleven.

b. voortgang

De secretaris geeft als voorzitter van de Werkgroep Hinder Beperking een mondelinge terugkoppeling van de stand van zaken.

Allereerst bespreekt hij de verkenning vertrekroute 06. De projectgroep heeft in samenwerking met het NLR een geluidtest ontwikkeld en aangeboden aan circa 15 omwonenden die waren aangedragen door de CRO-bewonersvertegenwoordigers, en overigens ook aan alle leden van de CRO. Bijna alle omwonenden hebben de antwoordcode teruggestuurd. Enkeligen hebben dat, hoewel ze zich wel voor de test hadden aangemeld, om verschillende redenen toch niet gedaan. Vervolgens heeft een delegatie van de projectgroep in drie sessies met alle omwonenden gesproken. Daarin is toegelicht hoe de geluidtest in elkaar zat, is “verklapt” welke locaties in de simulaties te horen waren, is een toelichting gegeven op het hele proces dat met deze verkenning doorlopen wordt, en op alle uitgevoerde berekeningen, zijn de uitkomsten getoond en is vervolgens uitgelegd waar het dilemma zit. Want het dilemma is wel, dat als je onder de streep over het hele gebied naar de (LAmax) berekeningen kijkt, er een verbetering is qua aantallen woningen in de verschillende contouren. Maar als je gaat inzoomen, zie je aan de ene kant met name in Lansingerland een grote verbetering, terwijl aan de Rotterdamse kant wel degelijk een, weliswaar kleiner, aantal woningen in een slechtere contour terecht komt. Het grootste deel van de omwonenden gaat er echter op vooruit. Dan kom je dus in het dilemma hoe je daar mee om moet gaan. Dat is ook een van de dingen die in de gesprekken is voorgelegd aan de omwonenden. Die kwamen niet tot een uitspraak daarover en sommigen waren eigenlijk wel blij dat zij daar zelf niet over hoefden te beslissen. Je ziet nu ook in de projectgroep een scheidslijn ontstaan tussen enerzijds gemeente en bewonersvertegenwoordiging aan de Lansingerlandse kant en anderzijds de Rotterdamse kant. Daarbij zegt Lansingerland: je zou eigenlijk deze routewijziging moeten doen, want de resultaten zijn goed, zeker als je kijkt naar de wettelijke contouren. Aan de Rotterdamse kant zie je, voorzichtig uitgedrukt, wat meer terughoudendheid. De DCMR zegt dat je het zou moeten doen als je puur kijkt naar de cijfers. In feite zit je hier met de vraag hoe je het waterbedeffect moet wegeven, als je aan de ene kant een verbetering realiseert, maar aan de andere kant er altijd iets van een kleine verslechtering voor terug krijgt. De projectgroep heeft alle argumenten op een rijtje gezet en de secretaris heeft als voorzitter van de projectgroep de schone taak op zich genomen om te proberen daar een voorstel voor een conclusie uit te destilleren. Als daar overeenstemming over is, komt dat via de werkgroep naar de CRO. De voorzitter suggereert in een interruptie om niet alleen de adviezen door te leiden naar de CRO als ze unaniem zijn; het kan juist ook heel waardevol voor de CRO zijn om te horen wat de standpunten zijn, en dan moet de CRO maar in haar wijsheid daar iets van vinden. De projectgroep heeft uit de gesprekken met omwonenden in ieder geval gehaald, vervolgt de secretaris, dat zij zeggen meer inzicht te hebben gekregen. Het overgrote deel zegt ook meer vertrouwen te hebben gekregen in het proces. Maar tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat het zeer arbeidsintensief is. De vraag is dan ook hoe je het geleerde in de praktijk kan brengen bij toekomstige verkenningen zonder dat dit zo veel mankracht kost.

Tenslotte bespreekt de secretaris de verkenning vertrekroute 24. LVNL en Transavia zijn daar druk mee bezig. Er is weer een nieuwe horde genomen. Het idee lijkt nog steeds haalbaar. Het gaat om een innovatieve vliegprocedure. Er wordt nu gewerkt naar een vliegsimulatie. De voorbereiding hiervoor kost ongeveer een half jaar. Daarna kan vrij snel geconcludeerd worden of de procedure haalbaar is of niet. Als het dan vervolgens naar een uitvoeringstraject gaat, dan kan de maatregel op zijn vroegst een jaar na nu

ingevoerd worden. Uit een grove berekening van LVNL blijkt een substantiële verbetering voor de mensen op de grond als je het hebt over geluidbelasting voor grote groepen mensen.

De voorzitter wil de werkgroep uitnodigen om een soort voortgangsrapportage te maken. Daarmee wordt dan ook verantwoording afgelegd aan iedereen wat met hun inbreng gedaan is. Er was aanvankelijk nogal wat scepsis. Het is dus goed om te laten zien wat het gaat opleveren of misschien gaat opleveren (**actie: secretaris**).

Mw. Tiel denkt dat het goed is dat dit proces doorlopen is, omdat er nu eenmaal ook hieruit blijkt dat een makkelijke oplossing niet bestaat. De oplossing voor de een is een waterbedeffect voor de ander. Het voorstel van de voorzitter om er verslag van te maken is daarom ook goed voor het algemeen geheugen. "Al was het maar dat we uitleggen dat we toch de bestaande situatie prioriteit geven boven een nieuwe situatie die wel per saldo iets beter zou zijn" vult de voorzitter aan "maar dat we mensen van iets minder erg naar erger brengen, anders wegen. Ik loop niet vooruit op een keuze maar dat moet je wel verantwoorden." Mw. Teil is het daar mee eens en zij denkt dat dit zeer waardevolle ervaringen zijn, al levert het niet op wat mensen gehoopt hadden.

9. Professionalisering CRO: offerte ABReL

De voorzitter memoreert dat de CRO een begroting heeft vastgesteld met een budget voor professionalisering. Er is een voorstel binnengekomen van de bewonersvertegenwoordigers om ABReL hen te laten ondersteunen. De voorzitter heeft een mailwisseling gehad met dhr. Witjes, omdat hij verbaasd was over de benaming van de werkzaamheden, namelijk intermediaire functie, terwijl hij dacht dat het vooral ging om ontzorgen en deskundigheid toevoegen. Hij stelt voor om het in ieder geval duidelijk zo te verwoorden, mocht de CRO besluiten om een opdracht te geven. Dhr. Schendstok wil nog toevoegen dat het wel de bedoeling is dat als ze professionaliseren, dus het bijspijkeren van kennis en vaardigheden van de bewoners, het een heel erg belangrijk aspect van de ondersteuning is dat hij hun individuele gedachtengoed samen weet te voegen zodat ze tot een gezamenlijk standpunt komen en daar waar ze het niet eens zijn of andere inzichten hebben, dat die ook heel erg duidelijk worden gemaakt. Dat is heel erg waardevol voor de bewonersvertegenwoordigers. De voorzitter leidt uit deze toelichting af dat het gaat om ontzorgen en kennis toevoegen en hij heeft begrepen uit de antwoorden van dhr. Witjes dat het gaat om een lumpsum uitgaande van vier CRO-vergaderingen per jaar. Met deze toelichting besluit de CRO om aan de Stichting ABReL opdracht te verlenen voor professionele inhoudelijke ondersteuning van de bewonersvertegenwoordigers bij hun activiteiten ten behoeve van de CRO voor een vast bedrag van € 3.000 per jaar exclusief BTW. De opdrachtverlening zal door de secretaris worden uitgewerkt in overleg met dhr. Schendstok (**actie: secretaris/ Schendstok**).

10. Ingekomen stukken

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

11. Verslagen

a. concept verslag overleg 4 maart 2021

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

- Pagina 5, punt 8.a, 2^e alinea (Verder vond mw. v.d. Coevering de toename met 28% van het aantal helikoptervluchten opvallend. ...): mw. v.d. Coevering vraagt naar de stand van zaken van het actiepunt van de DCMR (2021-1 nr. 3). Dhr. Algra heeft hierover contact gehad met de vertegenwoordiger van Erasmus MC. Daar kwam wel direct een wedervraag uit voort, want bij cirkelvormige en ellipsvormige bewegingen dacht zij meer aan de politiehelikopter dan de traumaheli. Daarom vroeg zij zich af of het zeker is dat het om de traumaheli ging. Ze gaat er samen met de DCMR nog naar kijken. Wel wilde ze nu al met zekerheid aangeven dat het nemen van een voorschot op een toekomstige geluidsruimte pertinent niet aan de orde is.
- Pagina 4, punt 7.a, (Dhr. Vos begrijpt niet waar het getal van 83% vandaan komt. ... Afgesproken wordt dat dhr. Vos en dhr. Witjes telefonisch contact hebben om dit te verhelderen.): dhr. Schendstok meldt dat de heren Vos en Witjes daar niet uit zijn gekomen en dat dhr. Witjes hierover gisteren een e-mail naar de secretaris heeft gestuurd. Hij verzoekt deze de volgende keer bij de ingekomen stukken te voegen (**actie: secretaris**). Dhr. Vos is verrast, want hij heeft contact gehad met dhr. Witjes en hem getallen gegeven. Hij heeft daar vervolgens weer vragen over gekregen, daarop weer gereageerd, en vervolgens niets meer vernomen. Hij ging er vanuit dat het duidelijk was en afgerond. Dhr. Vos wil met alle plezier er nog een keer met dhr. Witjes naar kijken. Het actiepunt (2021-1 nr. 1) blijft dus open staan. Dhr. v.d. Bolt voegt nog toe dat in de joint fact finding fase wordt geïnventariseerd wat in de afgelopen 10 jaar het aantal vluchten per uur is geweest. Misschien helpt dat ook om inzicht te geven.

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 17 december 2020

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

12. Rondvraag

In het joint fact finding traject heeft RTHA volgens mw. v.d. Coevering een onderzoeksrapport naar voren gebracht dat door dhr. Witjes broddelwerk is genoemd. Hij doelde daarbij op een rapport uit het verleden. Mw. Samson gaf aan dat het juist om een recent rapport ging, maar dat hebben de bewonersvertegenwoordigers nooit ontvangen. Mw. v.d. Coevering vraagt of het juiste, recente rapport gedeeld kan worden. Dhr. Louwerse gaat het na (**actie: RTHA**).

Naar aanleiding van een verzoek van de secretaris hebben de bewonersvertegenwoordigers gesproken over een "eigen plekje" voor hen op de website van de CRO (actiepunt 2019 06 27 nr.5). Mw. v.d. Coevering heeft hun reactie al per mail doorgegeven, en beperkt zich tot de mededeling dat ze de voorkeur hebben voor het plaatsen van een link op de website van de CRO naar de bewonerssite van ABReL. Daarop zitten namelijk alle bewoners van de luchthavens van nationale betekenis en dus ook van Rotterdam. Deze website is overigens voor iedereen toegankelijk (**actie: secretaris**).

Mw. Tiel deelt mee dat zij is begonnen aan een andere functie binnen haar organisatie. Robert Tieman zal worden voorgesteld als haar opvolger voor zowel de CRO als de ORS. Dat betekent dat dit haar laatste vergadering is en de CRO nog een formeel schrijven krijgt. Ze wil de voorzitter graag bedanken voor zijn zeer prettige en zakelijke wijze van voorzitten. Ze wil iedereen bedanken voor alle informatie en bereidheid om deze te delen.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

13. Sluiting

De voorzitter 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



Rob Algra

JAARRAPPORT 2020

ANALYSE MELDINGEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

INHOUD EN CONTEXT JAARRAPPORT



ONTWIKKELINGEN LUCHTVAART

In het bijzondere jaar dat 2020 was gebeurde binnen de luchtvaartsector veel. De belangrijkste projecten:

- Luchtvaartnota (I&W)
- Luchtruimherziening (I&W)
- Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid (I&W)
- Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit (RTHA)
- Geluidmeetnet omwonenden RTHA (PZH)

Veel van deze projecten hebben in meer of mindere mate met elkaar te maken.



FEITEN EN CIJFERS

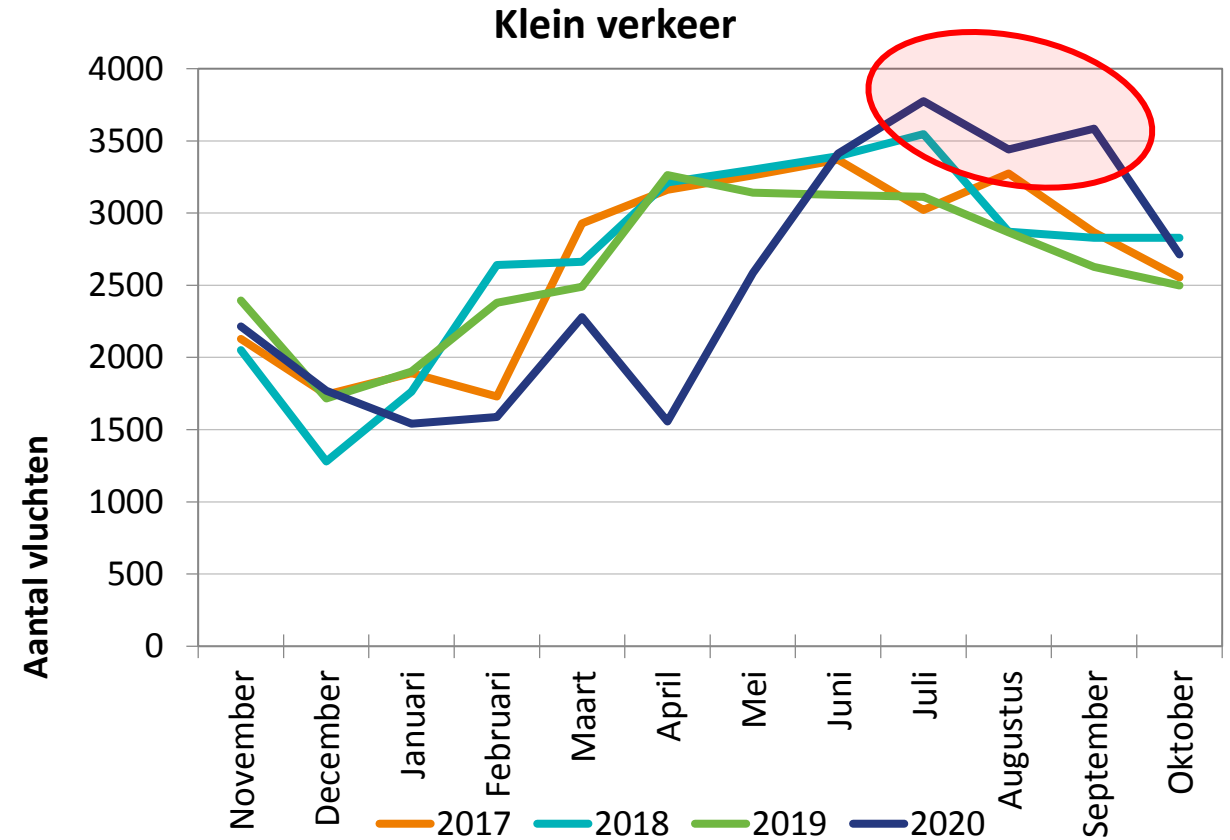
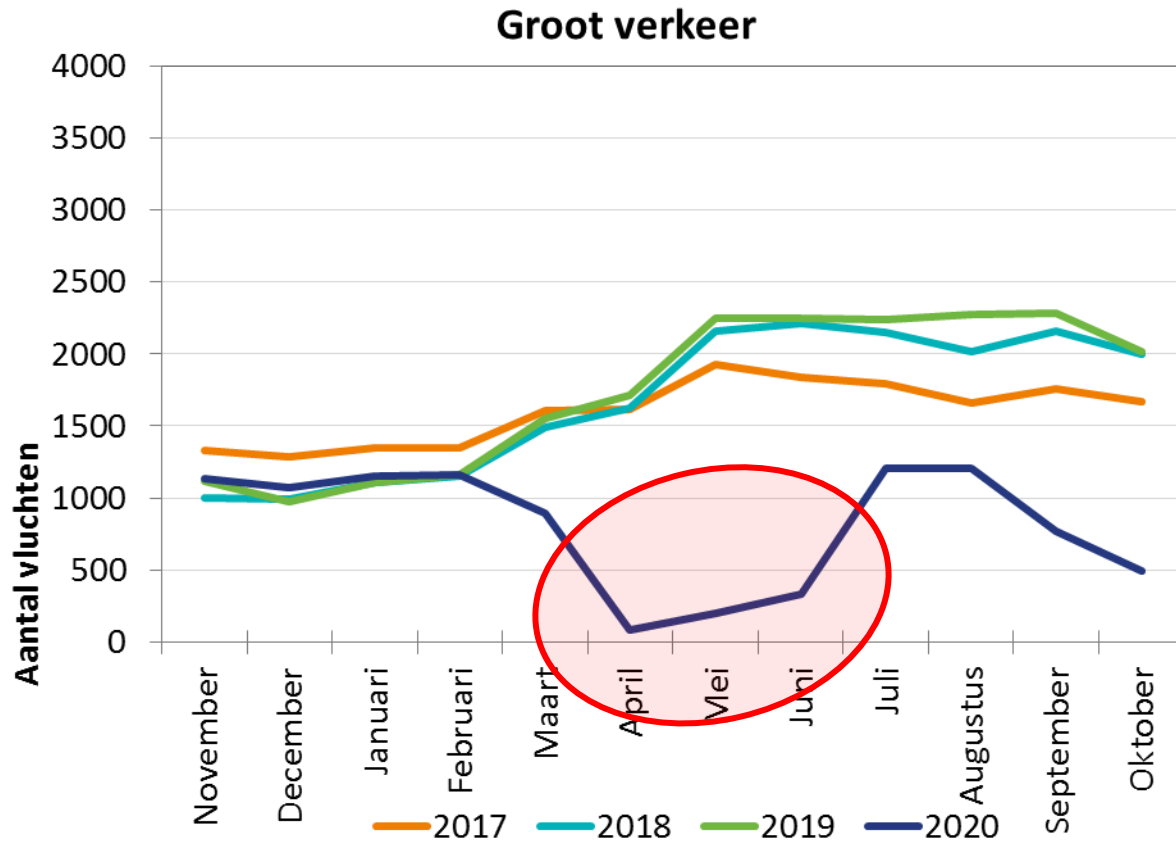
Invloed covid-19 op luchtvaart was in 2020 groot.

Vergelijking met reguliere jaar 2019:

- Aantal meldingen: 30.773. -51%
- Vluchten grote luchtvaart: -61%
- Vluchten kleine luchtvaart: -2%
- Hoeveelheid gemeten vliegtuiggeluid:
 - Bergschenhoek gehalveerd (-3 dB)
 - Schiedam Noord $\frac{2}{3}$ afname (-4,5 dB)



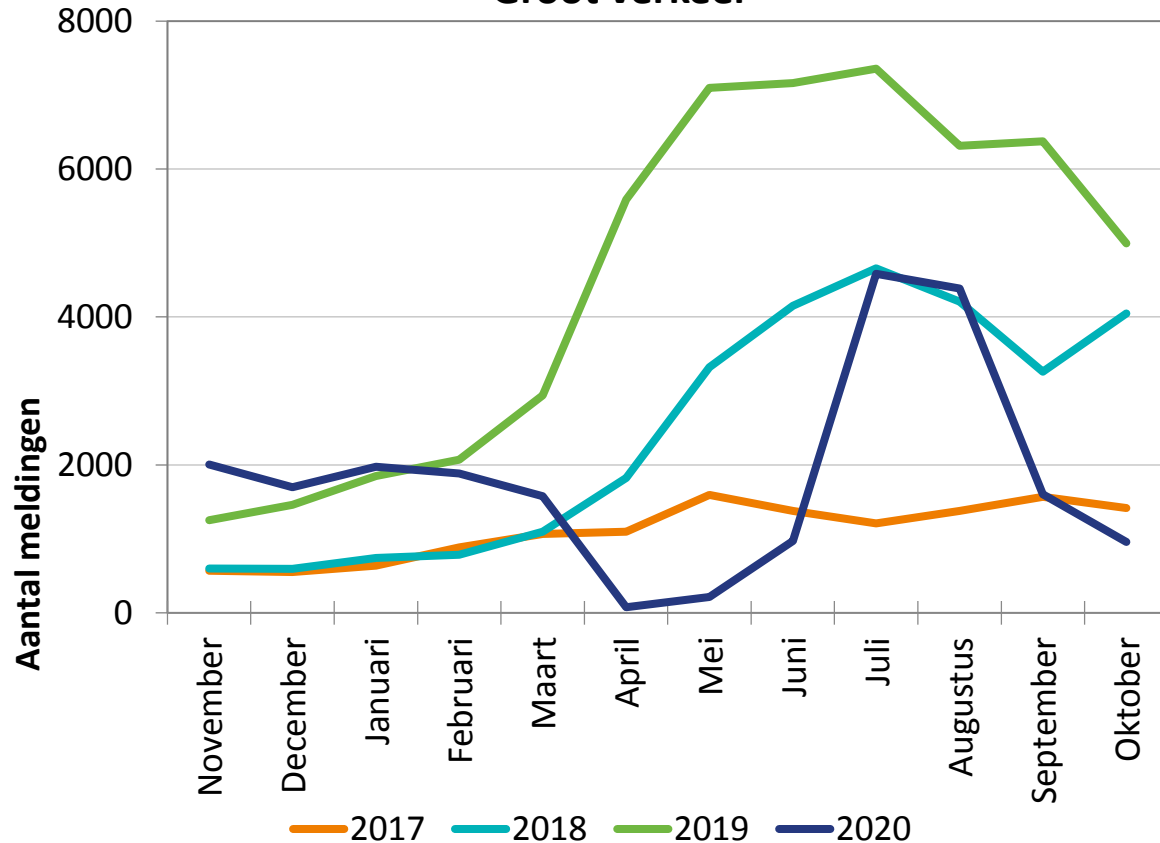
AANTAL VLUCHTEN



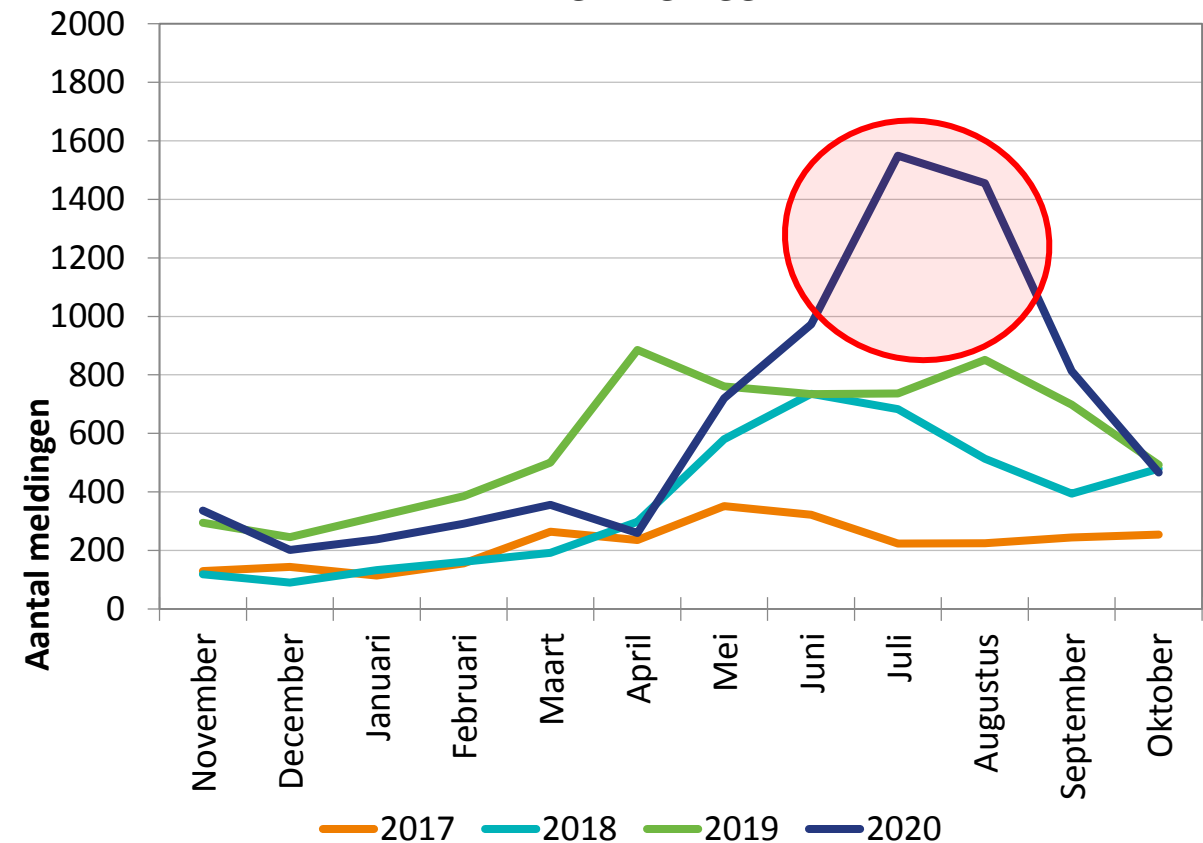
Maandelijks vluchtaantallen voor groot en klein verkeer. Lockdown zorgt ervoor dat grote luchtvaart nagenoeg stilvalt in april mei en juni. Aantal vluchten in de zomer blijft structureel lager dan normaal. Kleine luchtvaart piekt juist in juli, augustus en september.

AANTAL MELDINGEN

Groot verkeer

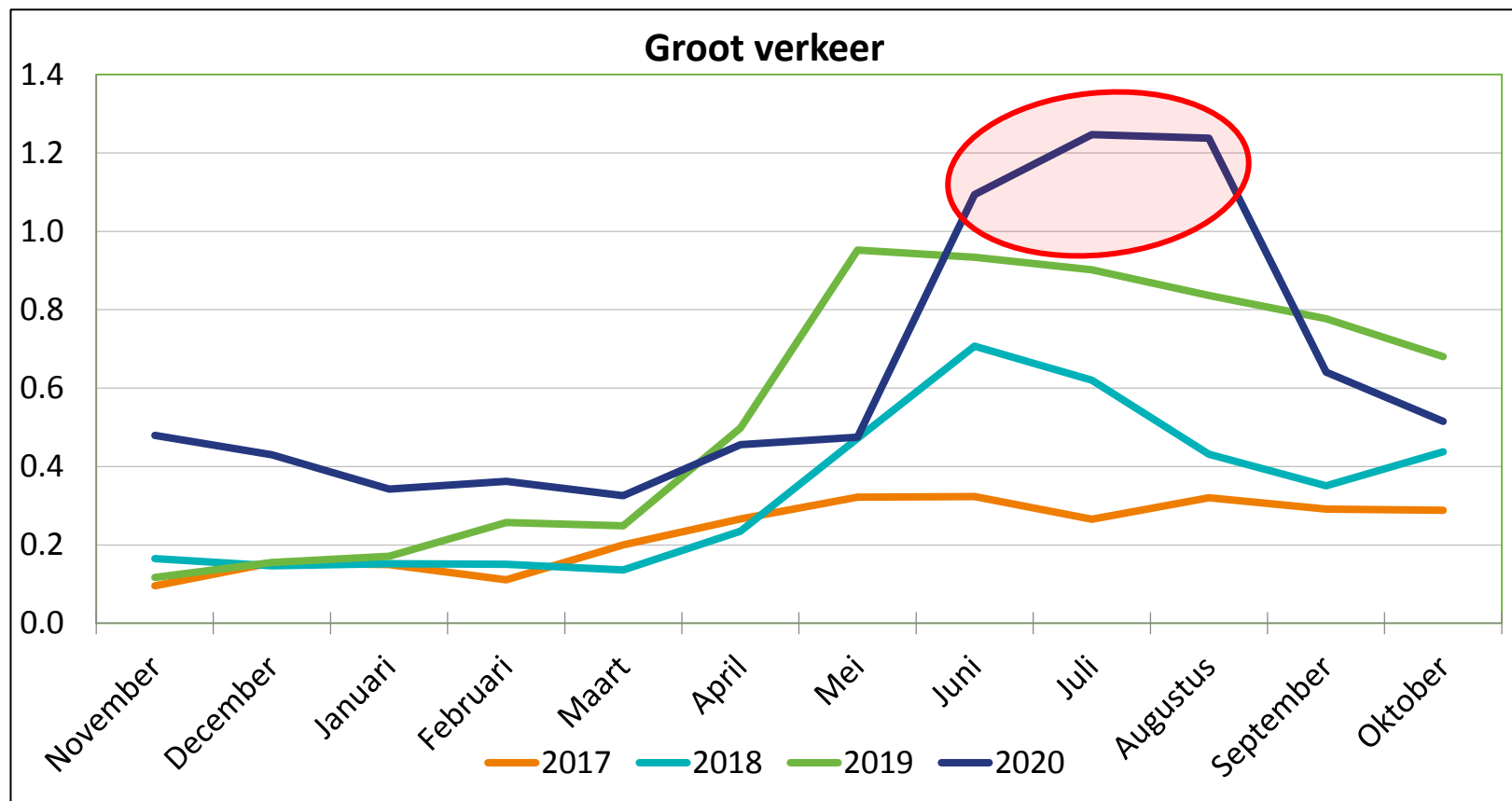


Klein verkeer



Maandelijkse aantal melding voor groot en klein verkeer. Lockdown zorgt ervoor dat grote luchtvaart nagenoeg stilvalt in april mei en juni. Aantal meldingen in juli en augustus valt op. Aantal meldingen kleine luchtvaart in de zomer hoger dan ooit. Let op: onderling afwijkende schalen.

AANTAL MELDINGEN/AANTAL VLUCHTEN



Maandelijks aantal meldingen gedeeld door maandelijks aantal vluchten. Invloed van afname aantal vluchten door covid-19 vakt hiermee uit. Er is een duidelijk effect op de hoeveelheid meldingen na de lockdownperiode. Mogelijke oorzaken: Lockdown = periode van relatieve rust. Andere geluidbronnen (bv. wegverkeer) zijn afgenomen. Mensen zijn meer thuis. Twijfels over nut en noodzaak van burgerluchtvaart tijdens pandemie.

AANTAL MELDERS EN MELDINGEN

Aantal per jaar	2018	2019	2020
Totaal aantal melders	1.504	1.886	1.193
Totaal aantal meldingen	34.688	62.678	30.773
Aantal 'frequente melders' (≥ 140 meldingen pp)	35 (2%)	72 (4%)	45 (4%)
Aantal 'overige melders' (< 140 meldingen pp)	1.469 (98%)	1.814 (96%)	1.148 (96%)
Aantal meldingen van 'frequente melders'	24.685 (71%)	46.703 (75%)	21.163 (69%)
Aantal meldingen van 'overige melders'	10.003 (29%)	15.975 (25%)	9.610 (31%)

Aanbeveling onderzoek 'incidentele melders' (max. 1-2 meldingen per jaar)

Het verloop in de grootste groep melders is zeer hoog. In de afgelopen vijf jaar was 67% van alle melders slechts in één jaar actief. 86% van die melders diende slechts 1 of 2 meldingen in.

Inzicht in de motivatie van melders om wel of niet te melden kan helpen bij het duiden van de ervaren geluidhinder en het inzetten van mogelijke verbeteracties.

AANBEVELING: ONDERZOEK MOTIVATIE

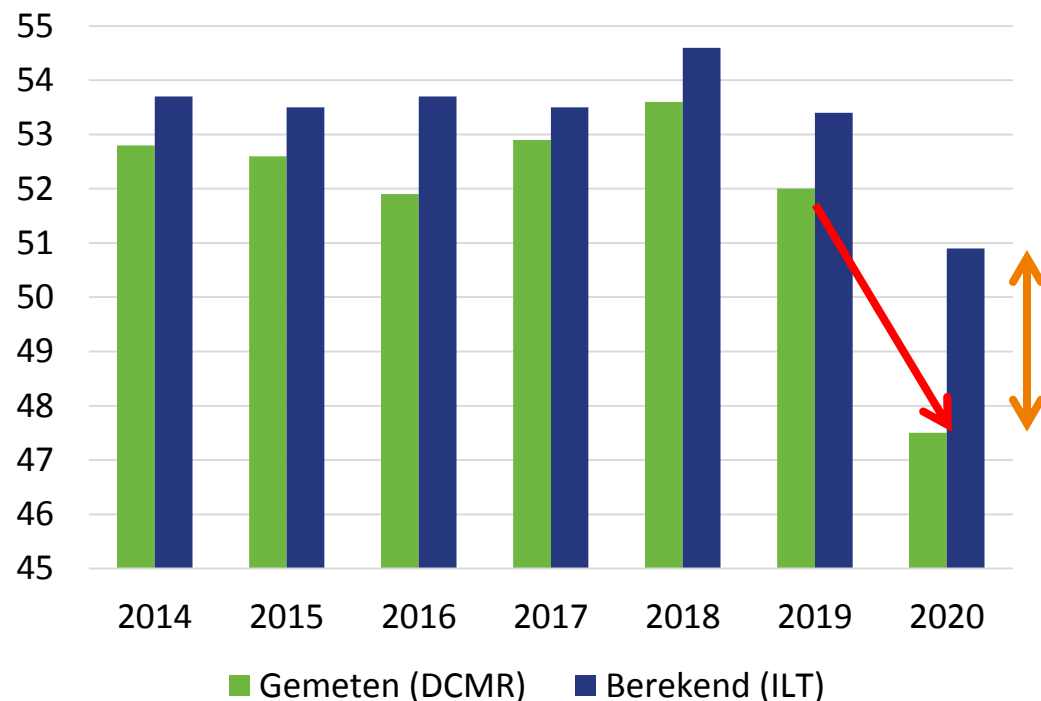
MEER INZICHT NODIG IN BEWEEGREDEKEN VOOR INDIENEN MELDING:

- Wáárom dienen omwonenden melding in?
- Met welk doel?
- Wat wil men bereiken?
- Waarom worden er in enig jaar 1 of 2 meldingen ingediend en zien we de melder niet meer terug?
 - Signaal nationale Ombudsman:
burgers moeten duidelijkheid hebben over wat zij van het doen van meldingen mogen verwachten
- Meer inzicht in de ervaren (geluid)hinder kan richting geven aan mogelijk verbeteracties en proactief beïnvloeden van verwachtingen verwachttingsmanagement
- Aanbeveling:
 - Via onderzoek (enquête) meer inzicht in beweegredenen voor indienen melding
 - Intensivering op inzet rondom meldingen

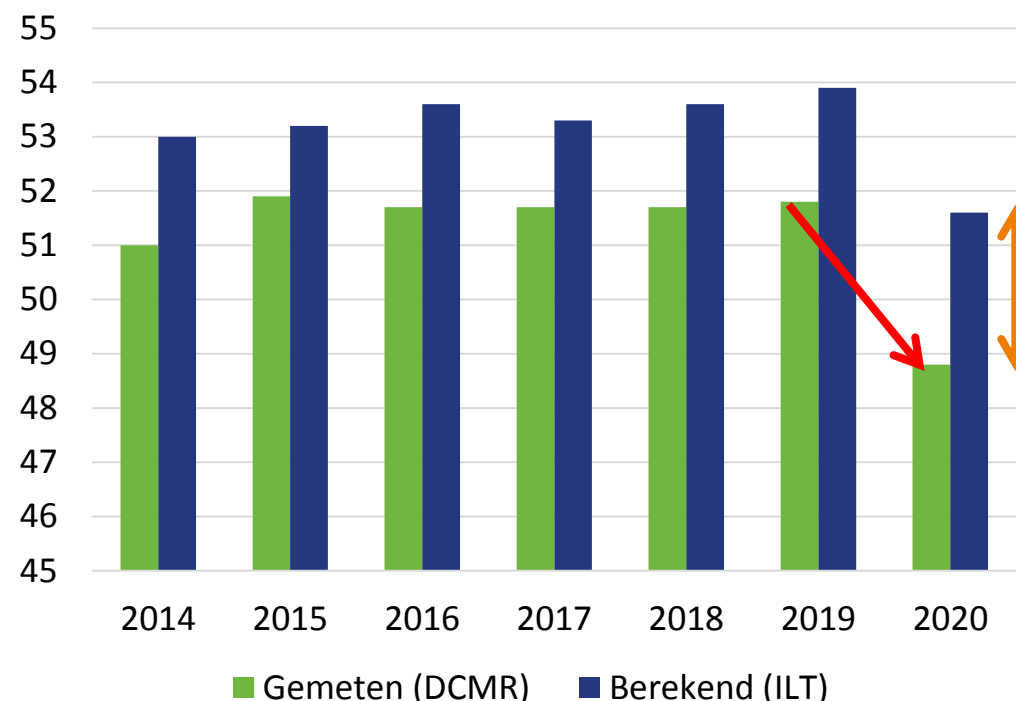


GELUID: METEN VS. BEREKENEN

Schiedam – Geluidmeetpost 2

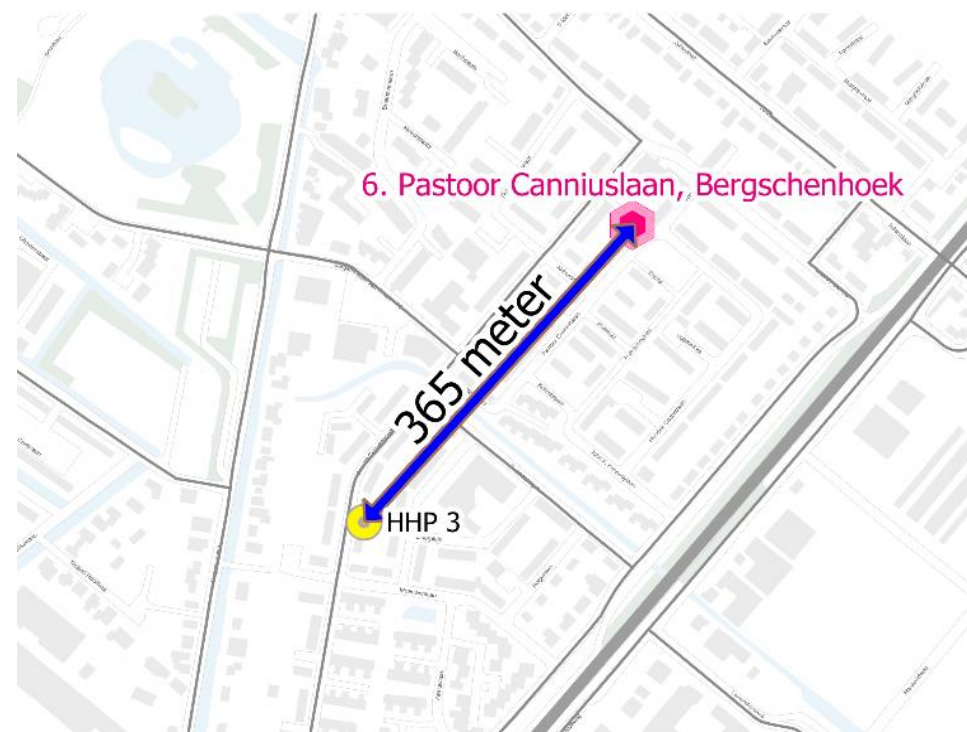
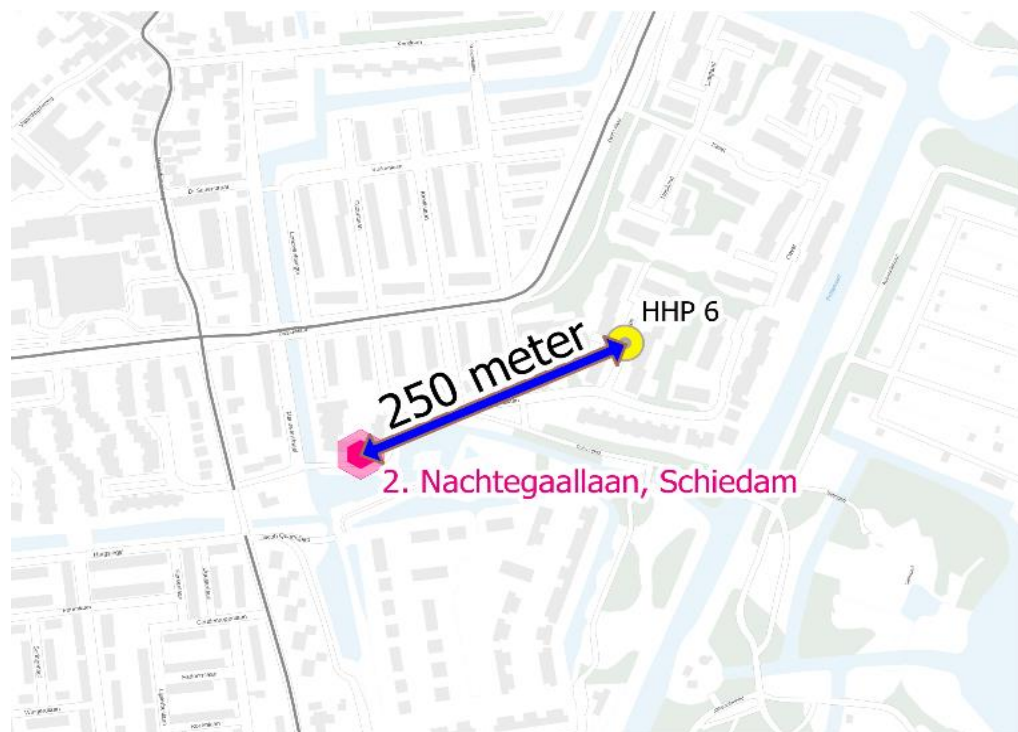


Bergschenhoek – Geluidmeetpost 6



Duidelijke **afname** in hoeveelheid geluid. **Verschil** tussen meten en rekenen is toegenomen. Oorzaak: verschillen in methodes. Meet- en rekenpunten liggen niet gelijk. Rekenmodel gebruikt vaste routes voor helikopters en ander klein verkeer dat op zicht vliegt. Nader onderzoek past goed in de implementatiefase van de Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid van ministerie van I&W.

VERSCHIL HHP EN GELUIDMEETPUNT



VERSCHIL HHP EN GELUIDMEETPUNT (2)

EFFECT VAN HET VERSCHIL IN LIGGING:

- Afstand verschil bedraagt resp. 250 en 365 meter
- Bebouwing tussen beide punten
- Afscherming, reflectie, absorptie
- M.b.v. Lden rekentool en de invoerset behorend bij de omzettingsregeling is het rekenkundig verschil bepaald:
 - HHP Schiedam: ca. 0,7 dB hoger dan op het geluidmeetpunt
 - HHP Bergschenhoek: ca. 1,3 dB hoger
- Verschillen kunnen jaarlijks anders zijn, afhankelijk van verdeling verkeer
- Meldingenrapport corrigeert hier niet voor bij gebrek aan jaarlijkse rekenmodel
- Aanbeveling:
 - Bij handhavingsberekening ook jaarlijks de geluidbelasting op het geluidmeetpunt bepalen



DANK VOOR UW AANDACHT

Parallelweg 1
3112 NA Schiedam

Tel. 010 246 80 00

sander.steenhart@dcmr.nl

www.dcmr.nl