



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 9 maart 2023**

Aanwezig:

Voorzitter	: dhr. E. van Heijningen
Secretaris	: dhr. E. Struch

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete (eerste half uur)
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: dhr. B van Gerwen
Gemeente Schiedam	: dhr. S. Hamerslag
Rotterdam The Hague Airport	: mw. W. van Dijk
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. M. Houtkamp
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: dhr. D. Thoen
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N. Schuil
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Spaans

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: dhr. V. Karremans
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. R. Tieman

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. Hij dankt de aanwezigen voor het in hem getoonde vertrouwen als interim-voorzitter van de CRO. Hij voelt zich ook al weer thuis. Het doet hem denken aan de tijd dat hij als gedeputeerde qualitate qua voorzitter was van de toenmalige Commissie 28. Hij heeft kennisgenomen van de spanningen die er in en rond de CRO hangen in diverse processen. Hij hoopt dat hij een bijdrage kan leveren aan goed overleg en goede verstandhoudingen.

Mw. de Zoete verontschuldigt zich voor eerder vertrek vanwege verplichtingen elders. Namens de provincie waardeert ze het snelle aantreden van dhr. van Heijningen als voorzitter a.i. en de inspanningen van het ministerie daarvoor. Als voorzitter van de BRR meldt ze dat de laatste vergaderingen in het teken stonden van het Luchthavenbesluit.

Dhr. Houtkamp merkt op dat de bewonersvertegenwoordigers hebben opgekeken van het plotselinge vertrek van dhr. Weber. Ze zijn blij met de interim-voorzitter.

De voorzitter wijst erop dat in een volgende vergadering een voorstel op tafel zal liggen voor de procedure selectie nieuwe voorzitter. Tot die tijd zal hij zo goed mogelijk de taken van voorzitter vervullen. Hij spreekt de wens uit dat er komend jaar goede, inhoudelijke vergaderingen zullen plaatsvinden.

Er zijn berichten van verhindering ontvangen van dhr. Karremans en mw. Voogelaar. Dhr. Karremans laat zich vervangen door dhr. v.d. Bolt.

a. agenda

De agenda wordt na enkele vragen over de wijze van behandeling ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Er zijn afgezien van de mededelingen die reeds bij agendapunt 1 gedaan zijn, geen mededelingen.

3. Benoemingen

a. ontslag

De voorzitter verleent dhr. O.L. (Oscar) Bal met ingang van 23 maart 2023 ontslag als lid van de CRO namens de kleine gebruikers van Rotterdam The Hague Airport.

b. (her)benoeming

De voorzitter benoemt dhr. J.P.M. (Michiel) Munting met ingang van 23 maart 2023 als lid van de CRO namens de kleine gebruikers van Rotterdam The Hague Airport.

4. BRR: terug/voorblik

Er zijn geen toevoegingen en ook geen vragen.

5. Handhaving: ILT Handhavingsrapportage 2022 RTHA

Dhr. Schendstok vindt, dat door het gebruik van de nieuwe appendices met terugwerkende kracht de spelregels veranderen. Omdat dit nu leidt tot een lagere geluidbelasting, zouden ook de grenswaarden verlaagd moeten worden. Hij vindt het bovendien te slap dat ILT alleen maar waarschuwingen uitdeelt. Dhr.

v.d. Kleij antwoordt dat in de vorige CRO al is uitgelegd hoe het zit met de nieuwe appendices. Alles moet berekend worden met de oorspronkelijke appendices. Nieuwe toestellen moeten wel meegenomen worden. De berekening is nu correcter.

Dhr. Schendstok blijft bij zijn standpunt en vraagt sinds wanneer die nieuwe toestellen in bedrijf zijn. Dhr. v.d. Kleij raadt aan te kijken naar de presentatie voor de vorige CRO.

Dhr. Thoen begrijpt dat de waarden nu omlaag worden bijgesteld, maar wat als blijkt dat deze toestellen juist meer lawaai maken? Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat ze in het geheel niet waren ingeschaald en er hierdoor een overschatting van de geluidbelasting was. De kans is klein dat het omgekeerde gebeurt, omdat vliegtuigen doorgaans stiller worden.

Dhr. Thoen vraagt zich af of je dit met terugwerkende kracht zou moeten doen. Dhr. v.d. Kleij antwoordt dat dit een keus is van I&W.

Dhr. Schendstok merkt tenslotte nog op dat handhavingsnormen geen hindernormen zijn.

De handhavingsrapportage wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport DCMR 1^e kwartaal gebruiksjaar 2023

De voorzitter constateert dat het stuk veel te laat is aangeleverd. Het wordt daarom niet meer behandeld. Hij verwacht dat dit soort stukken op tijd komen. Het doet ook geen recht aan het vele werk dat erin zit. Dhr. Fortuyn merkt op dat dit de eerste keer is. Dhr. Spaans legt uit dat het niet gelukt is het jaarrapport op tijd te leveren onder andere vanwege het grote aantal meldingen. Ook het WOO-verzoek kost veel tijd en energie. De voorzitter constateert dat er bij de DCMR blijkbaar te veel werk is ten opzichte van de beschikbare capaciteit.

Dhr. Spaans ziet dat het aantal meldingen verdubbeld is, ten opzichte van pre covid zelfs verdrievoudigd. De voorzitter heeft begrip voor de uitleg van dhr. Spaans, maar ziet noodzaak voor een gesprek met de DCMR-directie voor het geval hier sprake zou zijn van een structureel capaciteitstekort. Dhr. Fortuyn voegt hieraan toe dat het ook een budgettaire kwestie is. Als er een knelpunt is, dan is het ook de taak van de DCMR dit te melden.

Op de vraag van dhr. Thoen wanneer het jaarrapport komt, antwoordt dhr. Spaans dat dit 1 april zal zijn.

7. Hinder beleving: persoonlijk jaarverslag “Weerklank”

Dhr. Witjes geeft een presentatie (bijgevoegd).

In de presentatie wordt de vraag aan Transavia gesteld waar de toestellen overnachten die om 19.00 uur vertrekken? Dhr. Renckens antwoordt dat deze naar Amsterdam gaan. Er kan ook sprake zijn van een gedeelde bestemming.

In de presentatie van dhr. Witjes wordt aan Transavia ook de vraag gesteld waarom de geclaimde 3 dB lagere geluidbelasting door stillere vliegtuigen niet meetbaar is op 200 m hoogte. Dhr. Renckens antwoordt, dat dit een 100% vergelijking lijkt, maar dat er bijvoorbeeld verschil kan zitten in het aantal passagiers aan boord. Dhr. Spaans voegt toe dat de meteo omstandigheden gelijk kunnen lijken, maar dat dit niet zo hoeft te zijn. Er kan bijvoorbeeld verschil zitten in vlieghoogte. PAMV moet inzicht gaan geven in dit soort verschillen (gemeten en berekende waarde). Dhr. v.d. Bolt vult aan dat het lastig te beoordelen is op basis van een incidentele meting. Hij heeft zelf ook wel eens gezocht naar bewijsmateriaal en vindt dan wel degelijk een verschil van 7 dB. Maar daar kan geen conclusie in het algemeen aan verbonden worden. Dhr.

v.d. Werf denkt dat er misschien wel expertise is bij Boeing en oppert om het bedrijf een keer uit te nodigen voor een toelichting op de effecten van verschillende gewichten en trustsettings.

Op de vraag waarom vluchten richting het oosten zo een ruime bocht maken, legt dhr. v.d. Werf uit dat bij een grote bocht een vliegtuig meer energie nodig heeft (maximaal 15 graden bank). Bij een kortere bocht kan sneller gedraaid worden. Vorig jaar zijn nieuwe navigatiesystemen ingevoerd. Deze technologie biedt kansen op verbetering.

Met betrekking tot de vraag over starten in één richting merkt dhr. v.d. Werf op dat dit bekeken is in het participatietraject. Dit kan nader onderzocht worden, maar let wel op interferentie.

De voorzitter dankt dhr. Witjes voor zijn presentatie en de daaraan ten grondslag liggende inspanningen. Hij stelt voor het rapport voor dit moment voor kennisgeving aan te nemen en verder mee te geven aan de werkgroep Hinder Beperking (**actie secretaris**). De voorzitter stelt voor de suggestie m.b.t. Boeing nog even achter de hand te houden.

8. Hinder beperkende maatregelen

a. afwegingskader: voortgang

De secretaris meldt dat het eindrapport van MovingDot weliswaar al beschikbaar was, maar dat het gezien de potentieel grote impact van het afwegingskader de werkgroep verstandig leek bespreking uit te stellen tot de CRO weer in rustiger vaarwater zou zijn gekomen.

9. Luchthavenbesluit: concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau

a. toelichting (presentatie door RTHA)

Dhr. v.d. Kleij geeft een presentatie (**bijgevoegd**).

b. update proces (presentatie door I&W)

Dhr. van Gemeren (coördinerend beleidsmedewerker bij de directie Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) geeft een presentatie (**bijgevoegd**).

De voorzitter volgt het maatschappelijk debat, waarin ook veel over krimpscenario's gesproken wordt. Hoe denkt I&W dit proces vorm te geven? Dhr. van Gemeren antwoordt dat de minister de afweging moet maken. De voorzitter verwacht dat dit onderwerp, gelet op het maatschappelijk debat, op het bureau van de minister komt.

Dhr. Thoen vraagt naar de reden van het indienen van een pro forma zienswijze namens de CRO. De voorzitter antwoordt dat dit is gedaan ter behoud van rechten.

Dhr. Schendstok vindt het bewonderenswaardig dat nu al zo een presentatie kan worden gegeven. Hij vindt het aantal zienswijzen echter wat tegenvallen. Dhr. van Gemeren wijst erop dat dit slechts zienswijzen zijn op de NRD. Bij vervolgbesluiten zou het aantal hoger kunnen zijn. Bij Eindhoven waren het er 25.

Mw. Schuil ziet een strakke planning en vraagt zich af in hoeverre deze haalbaar is. Volgens dhr. van Gemeren is de planning haalbaar.

Dhr. Fortuyn vraagt of de luchtruimherziening gelijktijdig of zelfs eerder zal plaatsvinden. Dhr. van Gemeren antwoordt dat dit een lange termijn proces is. Dhr. Schendstok wil weten wat er gebeurt wanneer de luchtruimherziening invloed heeft op het luchthavenbesluit. Komt er dan een heel nieuw proces? Volgens dhr. van Gemeren heeft dit aspect de aandacht in het ministerie maar kan hij nog geen concreet antwoord geven.

Dhr. Schendstok constateert dat er nog geen natuurvergunning is en dat men hiervoor afhankelijk is van een ander departement. Hij wil weten of dit een probleem is. Dhr. van Gemeren antwoordt dat als er geen natuurvergunning is, er een passende beoordeling wordt gemaakt.

Dhr. Thoen wil graag weten wanneer er een MKBA komt. Dhr. van Gemeren antwoordt dat deze meekomt met de aanvraag en het MER. Op de vervolgvraag van dhr. Thoen of dit een echte MKBA wordt, antwoordt dhr. v.d. Kleij dat dit een MKBA maar ook een andere vorm kan zijn. Alles wordt sowieso openbaar. Het is gebruikelijk dat op de economische onderbouwing een second opinion wordt gemaakt. Daarop kan ook weer een zienswijze worden ingediend. Op dit moment is geen bezwaar en beroep mogelijk.

c. eventuele zienswijze CRO

De CRO besluit om als CRO geen zienswijze in te dienen op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De pro forma zienswijze zal daarom worden ingetrokken (**actie secretaris**).

Mw. van Dijk vraagt of de CRO het er wel over eens is dat dit proces voortvarend moet worden gevoerd. De voorzitter antwoordt dat hij als voorzitter CRO bij het ministerie aan de bel zal trekken als vertraging zou dreigen. Hij ziet dat vele partijen belang hebben bij voortgang.

10. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2022

De CRO neemt kennis van de jaarrekening en heeft geen opmerkingen.

b. jaarverslag 2022

Het jaarverslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

11. Ingekomen stukken

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

12. Verslagen

a. concept verslag overleg 15 december 2022

tekst:

Dhr. Houtkamp meent dat het niet verstandig is het verslag nu vast te stellen. Refererend aan het integraal opnemen van de verklaring van dhr. Bal merkt de voorzitter op dat een verslag een neutrale weergave moet zijn van hetgeen er gezegd is.

De vaststelling van het verslag wordt aangehouden.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 6 oktober 2022

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

13. Rondvraag

Volgens dhr. Schendstok is de relatie tussen hinder en gezondheid steeds belangrijker. Daarom stelt hij voor om de GGD adviseur van de CRO te maken. De voorzitter zal dit meenemen in zijn rondje (**actie: voorzitter**).

Dhr. Thoen heeft een vraag over positievluchten om 7 uur richting Schiphol die een afwijkende vliegroute volgen, namelijk direct linksaf en dan over Lansingerland. Dhr. v.d. Werf neemt de vraag mee (**actie: LVNL**). Dhr. v.d. Kleij merkt nog op dat de SID vliegen niet kan, omdat meteen de landing ingezet moet worden.

Mw. Schuil merkt op dat de GGD veel samenwerkt met het RIVM in het kader van Schiphol.

Er zijn verder geen punten voor de rondvraag.

De voorzitter geeft het woord aan dhr. Bal, die vandaag afscheid neemt als lid van de CRO. Dhr. Bal constateert dat er al heel veel woorden gebruikt zijn. Hij wil stil staan bij twee woorden: je hebt actie en reactie. De vraag is wat er in dit geval de actie was en wat de reactie. Hij constateert dat de dialoog is verhard. Soms is er zelfs helemaal geen sprake meer van een dialoog. Dat is voor niemand goed. Het is goed als iedereen aan tafel zich realiseert dat we terug moeten naar fatsoenlijk met elkaar omgaan. Dat was de idee achter zijn verklaring. Hij roept iedereen op om weer met elkaar te praten en weer normaal te doen. Scherp spelen mag, maar sta open voor elkaar.

Namens iedereen bedankt de voorzitter dhr. Bal hartelijk voor zijn gedegen inbreng gedurende vele jaren. Dhr. Bal wil nog besluiten met een korte noot voor iedereen met wie hij de afgelopen acht jaar heeft samengewerkt. Dit was heel inspirerend en vaak met veel respect. Voor het wederzijds begrip is het belangrijk dat je kennis hebt waarom dingen gebeuren. Na acht jaar en een heel intensief participatietraject is het goed om de CRO te verlaten. Hij zal de CRO blijven volgen en misschien zelfs af en toe terugkomen als plaatsvervanger. Hij is bezig een belangenorganisatie op te zetten. Hij bedankt iedereen. Hij heeft het heel prettig, heel nuttig en heel leerzaam gevonden.

14. Klacht tegen CRO: te volgen procedure

De voorzitter deelt zijn waarnemingen met de CRO. Hij benadrukt geen rapportcijfers uit te delen of te kijken wie er schuld heeft. Hij constateert dat er inmiddels een scherpere bereikt is die kennelijk overgegaan is in venijn. Scherpe inhoudelijke debatten zouden moeten kunnen plaatsvinden zonder dat de persoon van de functionarissen ter discussie komt te staan. Diverse partijen dreigen zo pontificaal tegenover elkaar te komen staan. Hopelijk kan er weer een sfeer komen waarin eenieder zijn of haar bijdrage kan leveren in goede verstandhouding, hoezeer meningen ook kunnen blijven verschillen. Hopelijk kan hij daar een bijdrage aan leveren.

Hoe dan ook zou hij het betreuren als klachten over functioneren centraal zouden komen te staan en CRO en haar leden daar veel tijd aan zouden moeten besteden. Het zou natuurlijk veel wenselijker zijn als de inhoud centraal komt te staan. Daarbij wijst hij op de toegenomen woningbouw, de verstedelijking rond het vliegveld en de grote toename van het aantal meldingen over vliegtuigoverlast.

De voorzitter heeft moeten constateren, dat de CRO geen klachtenprocedure heeft. Hij snapt dat dit onderwerp op tafel ligt, ook bij het ministerie en de CRO's landelijk, maar hij hoopt dat er in en rond de CRO weer een positieve en constructieve sfeer ontstaat waarin klachtafhandeling geen thema hoeft te zijn. Hij zal in de komende tijd met diverse betrokken partijen achter de schermen gesprekken voeren. Dhr. Houtkamp wijst erop dat wettelijke voorschriften met betrekking tot klachtafhandeling moeten worden gevolgd. De voorzitter begrijpt de opmerking van dhr. Houtkamp maar hoopt vooral dat dit proces niet verder gejuridiseerd wordt. Mocht het nodig zijn een klachtenprocedure te ontwikkelen, dan zal dat ongetwijfeld gebeuren, desnoods door middel van inhuur van juristen. Volgens dhr. Schendstok moeten alle CRO's een klachtenprocedure hebben. Een van de elementen kan mediation zijn. Je moet het een doen en het ander niet laten. De voorzitter antwoordt dat die suggestie aansluit bij zijn insteek en hij met betrokkenen een oplossing hoopt te bereiken.

15. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:

www.cro-rotterdam.nl

Weerklank 2022

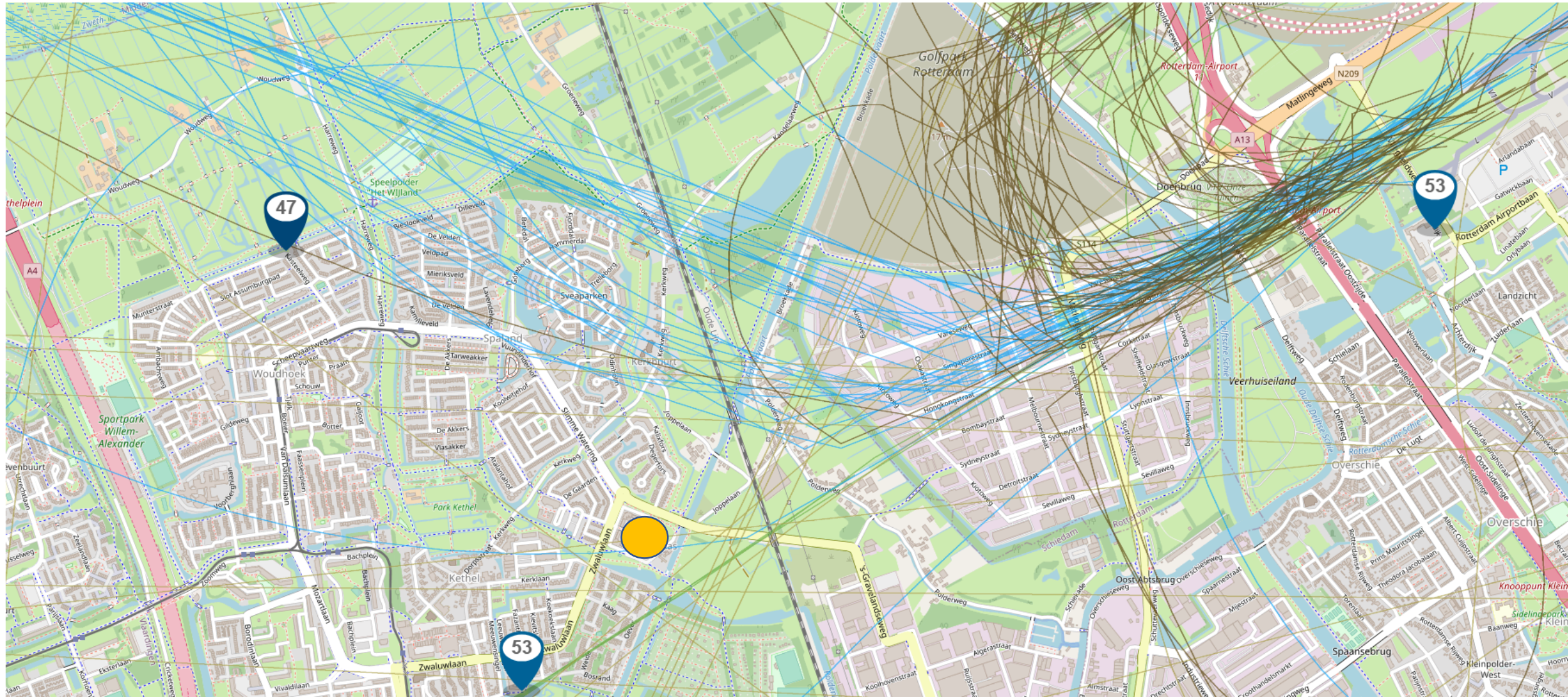
Een beschouwing van de aantallen vluchten
en de impact op de omgeving
van Rotterdam The Hague Airport



CRO-vergadering 9 maart 2023

John Witjes

Ringvaart Schiedam-Noord

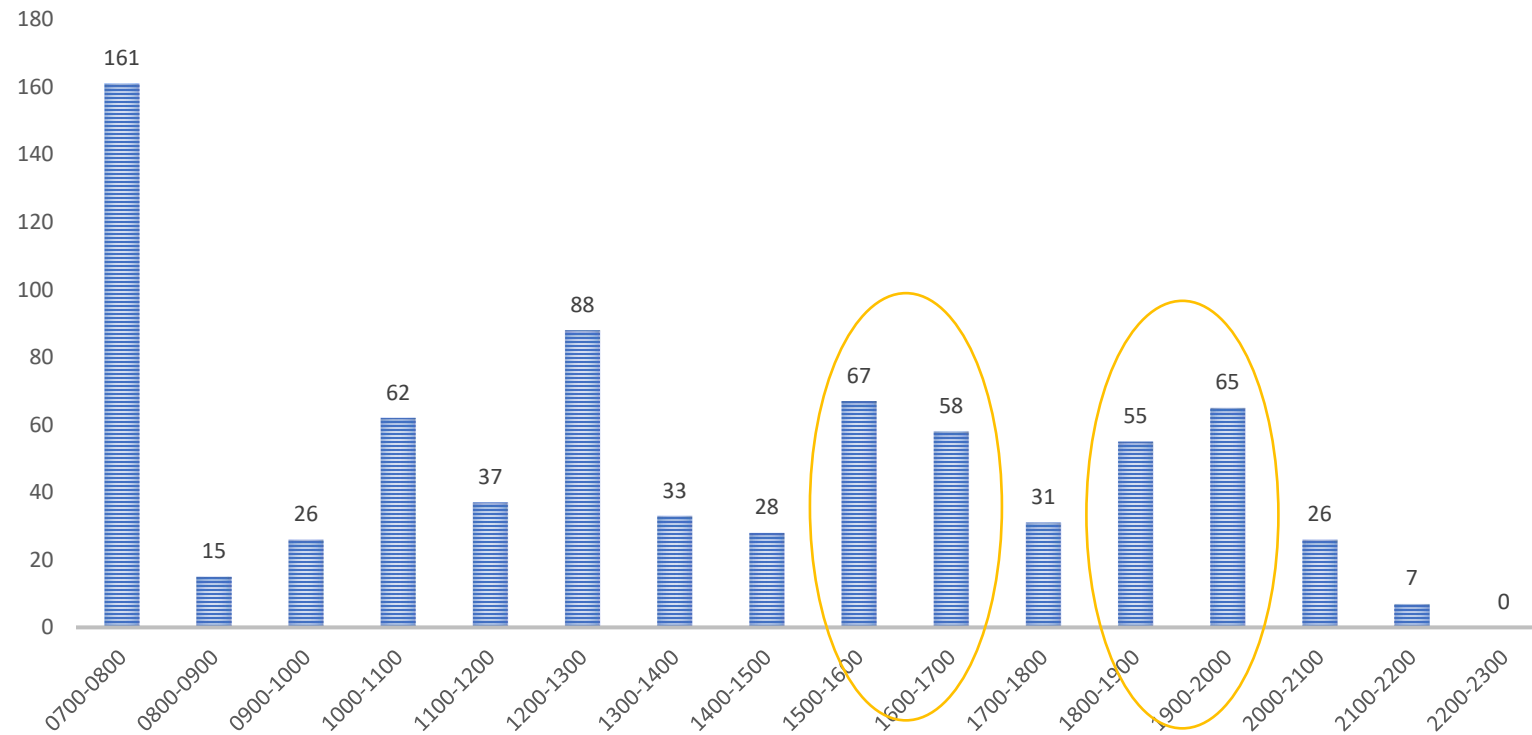


Aantal vluchten groot comm verkeer extra 2022 tov 2019



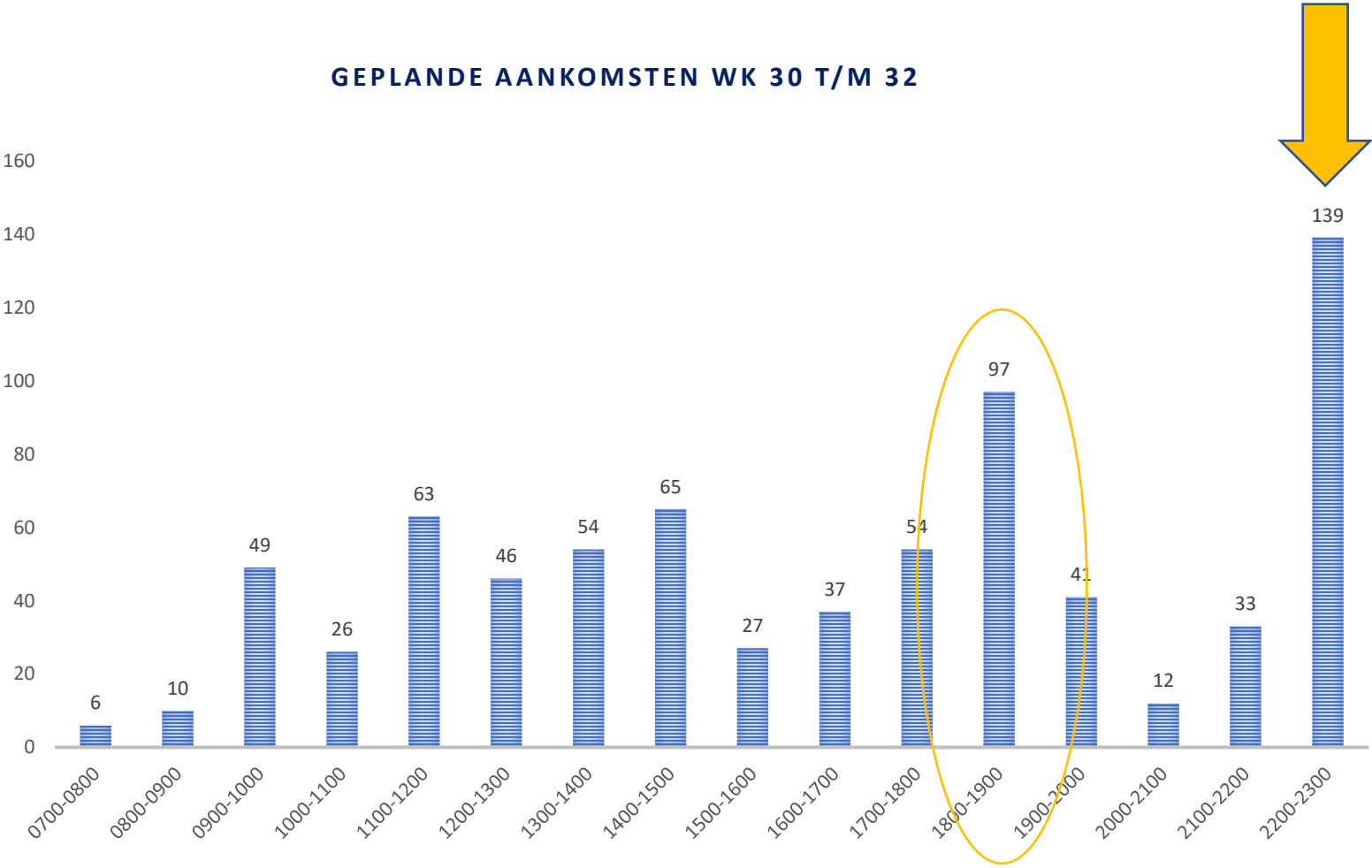
Welke garantie krijgen de omwonenden dat er in zomer 2023 niet weer zo extreem veel gevlogen gaat worden?

GEPLANDE VERTREKKEN WK 30 T/M 32



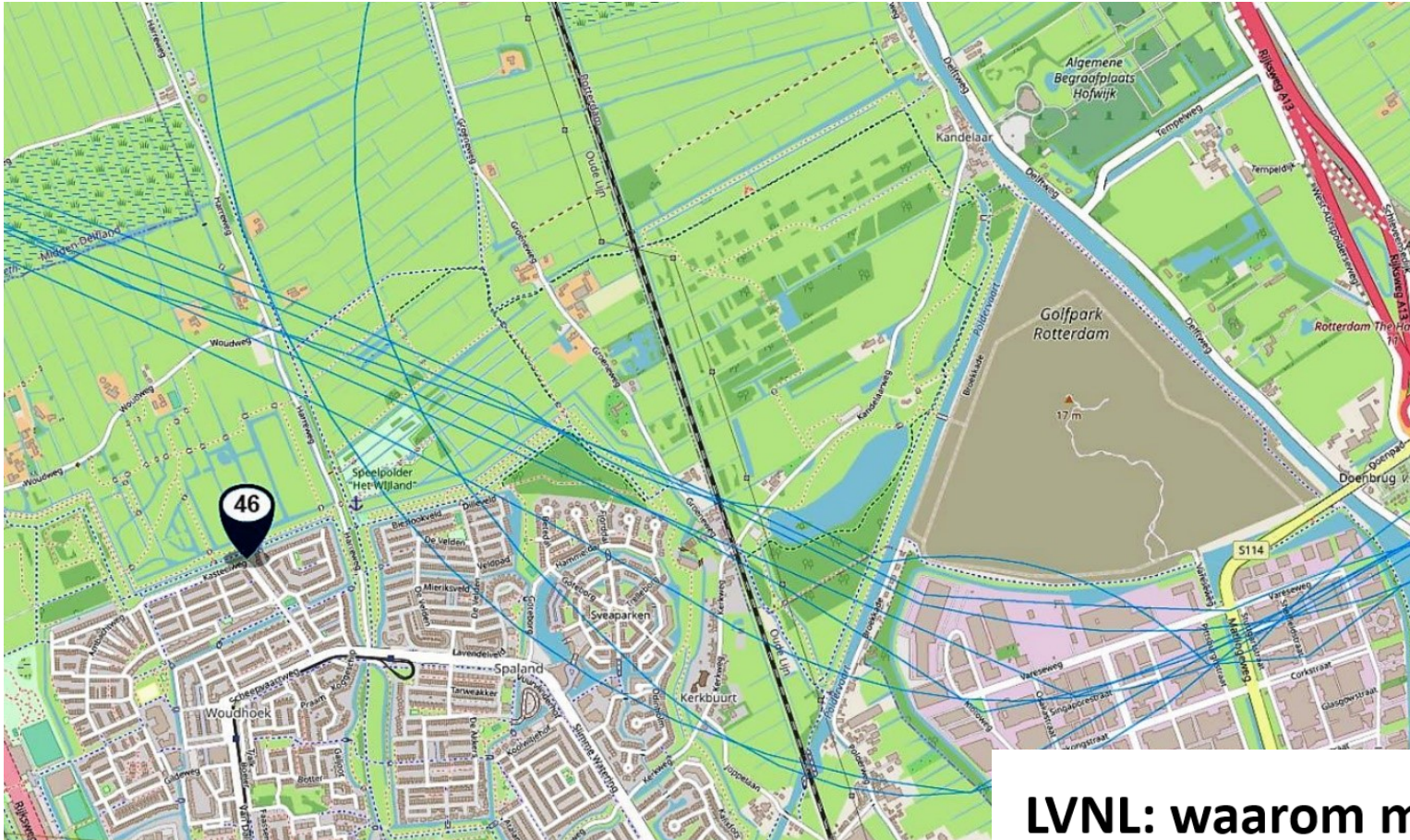
Transavia: waar overnachten de toestellen die om 19.00 uur vertrekken?

GEPLANDE AANKOMSTEN WK 30 T/M 32



Naar Zuid-Oost: 35% van de vluchten

Corendon	42%
Transavia	32%
TUI	14%
Pegasus	3%
Overig (SunExpress, Malta)	8%

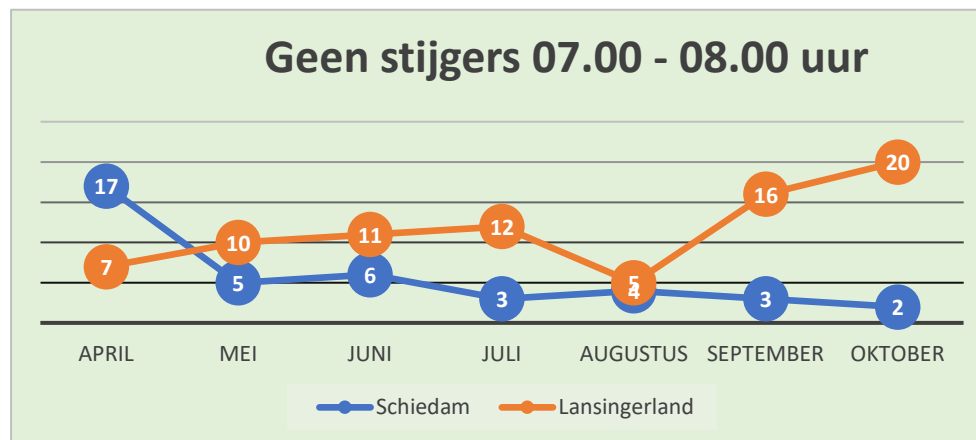


LVNL: waarom maken de vluchten richting oost zo'n ruime bocht?

Stijgen:

Vluchten per maand opstijgend richting Schiedam en Lansingerland

stijgen 2022	SCH	LaLa	SCH	LALA	totaal	2019	verschil
regelgeving	67%	33%			aantal		t.o.v. 2019
april	34%	66%	63	121	184	225	41
mei	65%	35%	139	75	214	251	37
juni	65%	35%	138	72	210	255	45
juli	70%	30%	162	68	230	276	46
augustus	56%	44%	127	99	226	262	36
september	71%	29%	145	60	205	247	42
oktober	85%	15%	181	32	213	235	22
	64%	36%	955	527	1482	1751	-269



Stijgen in twee richtingen

- In het zomerseizoen van 2022 werd er in de vroege ochtend op **42%** van de ochtenden in twee richtingen gestegen (op 89 van de 214 dagen) = weinig wind.
- Indien in één richting gestegen zou worden (bijv. op oneven dagen 06 / even 24): 45 extra 'stille' ochtenden per richting.

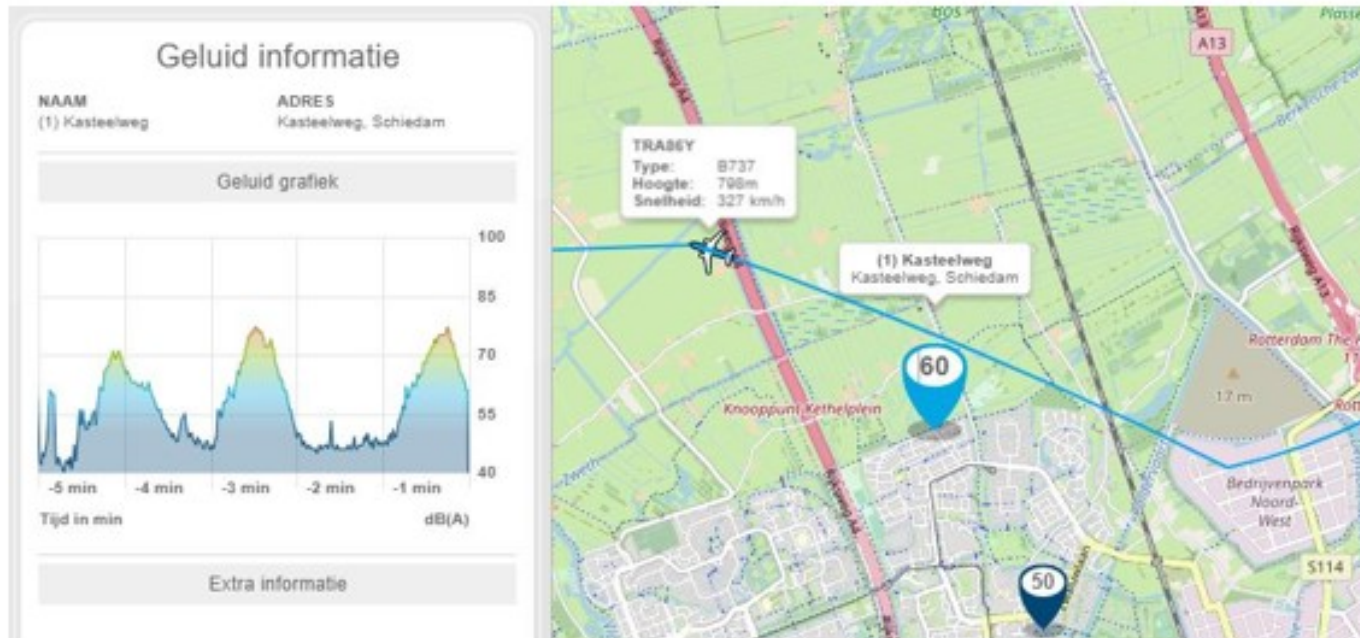
 Schiedam: stille ochtenden van 40 naar 85
Lansingerland: van 81 naar 125.

LVNL: is het door mij gesuggereerde systeem in de praktijk mogelijk?

Decibellen bij stijgen

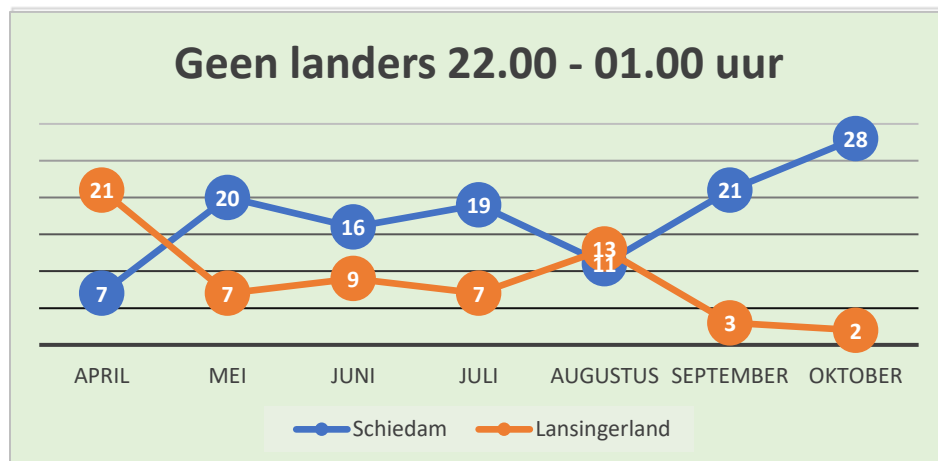
Geluidsniveau bij stijgen

Een stijgende Boeing stort veel geluid uit over de omgeving. Vooral dus over Schiedam-Noord. En de hoogste geluidsniveaus zijn hoorbaar in de wijk Spaland-Sveaparken. De meting van het geluid in het DCMR-meetpunt aan de Kasteelweg laat het volgende beeld zien bij drie stijgers achtereen: 77dB(A).

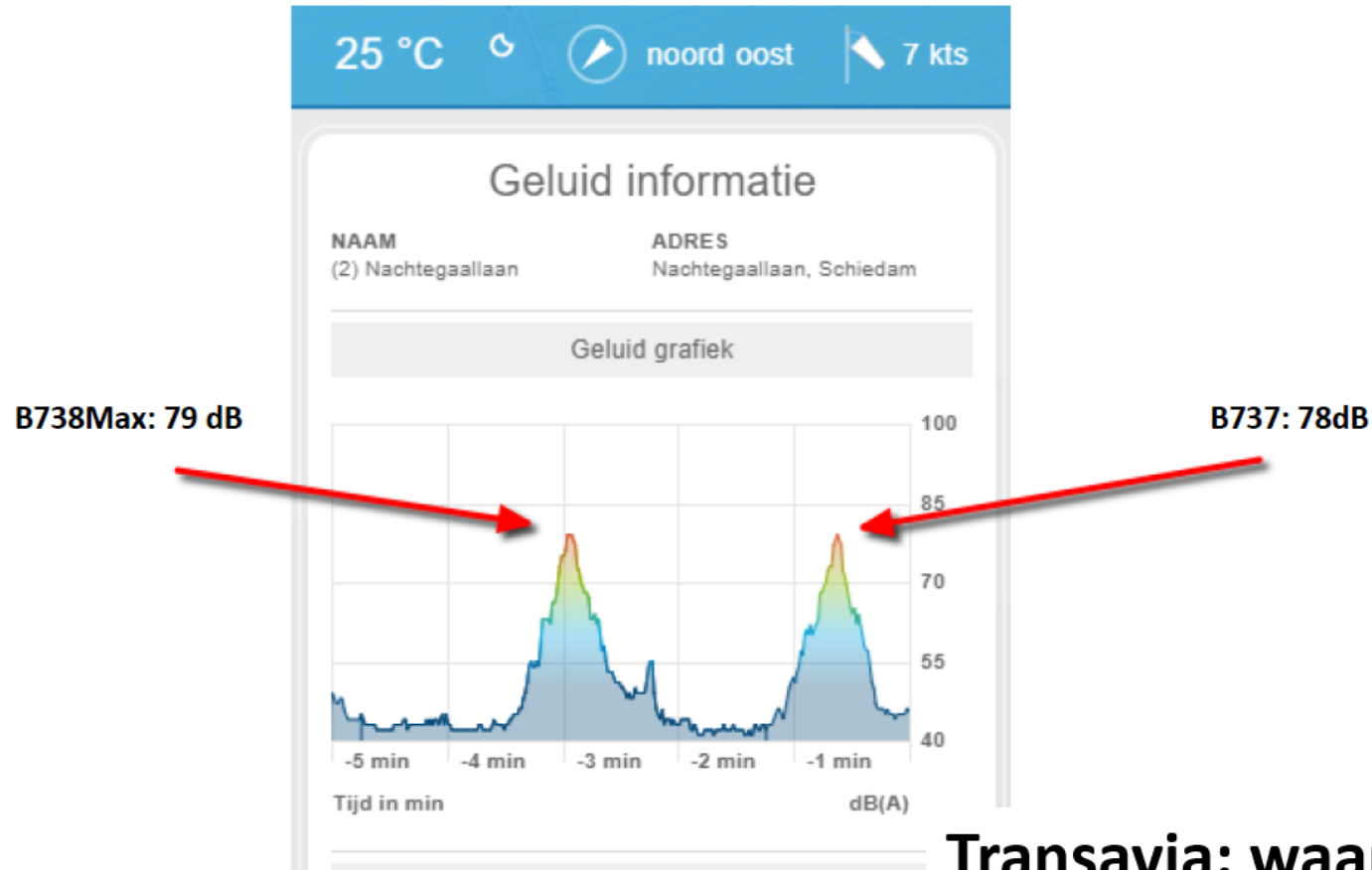


Landen:

landen 2022	SCH	LaLa	SCH	LALA	totaal	2019	verschil
<i>regelgeving</i>	35%	65%			aantal		t.o.v. 2019
april	79%	21%	114	30	144	159	15
mei	48%	52%	70	145	215	238	23
juni	37%	63%	76	127	203	247	44
juli	41%	59%	60	146	206	245	39
augustus	54%	46%	109	92	201	244	43
september	17%	83%	31	154	185	240	55
oktober	8%	92%	14	159	173	211	38
	35%	65%	474	853	1327	1584	-257



Stille vliegtuigen niet stiller



Zondag 14 augustus 22.00 uur.

Transavia: waarom is de geclaimde 3 dB stiller niet meetbaar op 200m hoogte?

Stille vliegtuigen niet stiller

Landing op 6 augustus 2022 rond 12.10 uur
Schiedam Noord, geluidmeetpunt Nachtegaallaan

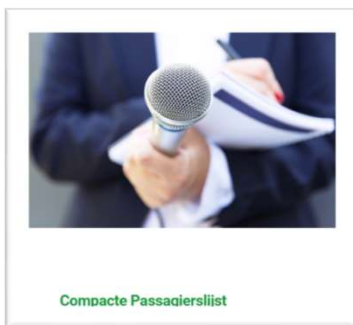


Luchthavenbesluit RTHA en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Steven van der Kleij

Programmadirecteur luchthavenontwikkeling





PASSAGIERSLIJST

Van 33 betrokken partijen zijn alle belangen, knelpunten en kansen geïnventariseerd



VPP: VOORLOPIG PRODUCT

Publicatie van Voorlopig Pakket voor achterban consultatie. Elke partij geeft aan dat er meerwaarde in zit en een basis is om verder te gaan

OKTOBER 2020

JULI 2021

APRIL 2022

DECEMBER 2022

Verkenning

Fase 1:
Joint fact
finding

Fase 2:
Waarde
creatie

Fase 3:
Waarde
verdelen

Afronding &
documentatie

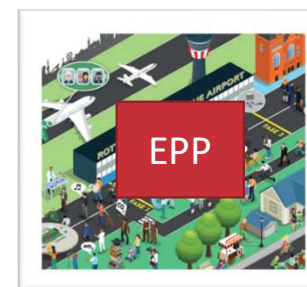
SPELREGELS

Omgangsvormen over o.a. samenwerking, respect, geheimhouding en media



JOINT FACT FINDING

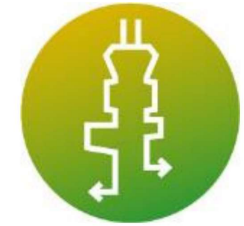
Gezamenlijk met alle betrokken partijen zijn onderzoeksvragen beantwoord om te starten vanuit gelijkwaardig kennisniveau



EIND PRODUCT

Het eindproduct is een gezamenlijk advies van de participanten, begeleid door indicatieve geluidsberekeningen, een verslag van onafhankelijk proces begeleiding en annotaties

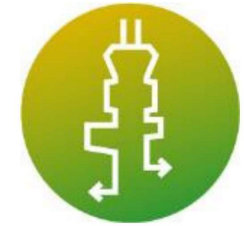
Uitkomst Eindproduct Participatietraject



In hoofdlijnen is in het Eindproduct Participatietraject opgenomen:

- De openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd
- Nachtvluchten (23.00-07.00) verminderen en de ruimte voor positievluchten neemt af
 - Geleidelijke halvering vertraagde vluchten
 - Beperken zakenvliegtuigen in de nacht
- De 'randen van de dag' worden beschermd: het aantal starts en landingen wordt begrensd en het gebruik van oudere (lees huidige) vliegtuigtypes in de ochtend wordt verder ontmoedigd
- Er komt een gescheiden gebruiksruijnte voor maatschappelijk verkeer en niet maatschappelijk verkeer
- Volume niet maatschappelijk verkeer op basis van gebruiksmogelijkheden in 2019
- Eventuele ontwikkelruimte moet verdiend worden door hinderreductie middels vlootvernieuwing van groot handelsverkeer en kan alleen plaatsvinden mits overige emissies afnemen en is mogelijk tussen 09:00-21:00u.

Resultaat Eindproduct Participatietraject



Het EPP resulteert in:

- Minder nachtvluchten (23.00-07.00) ten opzichte van vigerende omzettingsregeling
- Stimuleren vlootvernieuwing in de randen van de dag
- Minder (berekende) hinder voor omwonenden
- Beperkte ontwikkelruimte op de dag (09.00-21.00) voor commercieel verkeer (gemiddeld 1 start en 1 landing per uur extra)
- De ruimtelijke geluidscontour krimpt waardoor de omliggende gemeenten niet in hun woningbouwopgave beperkt worden

Scenario's ten behoeve van het MER

Alleen “redelijkerwijs te beschouwen alternatieven” mogen meegenomen worden in een m.e.r..

Dit betekent: “Het alternatief moet realistisch zijn, dat wil zeggen: technisch maakbaar, betaalbaar en in principe probleemoplossend.” (bron: infomil)

Scenario's opgenomen in de NRD:

- Referentie: autonome ontwikkeling binnen de vigerende omzettingsregeling
- Uitkomsten van Participatietraject, waar geen consensus over was heeft RTHA een keuze gemaakt
- Idem maar dan maximaal halve ontwikkelruimte
- Idem maar dan zonder ontwikkelruimte

In de NRD zijn geen scenario's opgenomen met betrekking tot:

- Sluiting (Luchthaven dient een luchthavenbesluit aan te vragen, derhalve buiten scope)
- Verdere groei van de gebruikruimte (verwacht gebrek aan politiek draagvlak)
- Krimp van de luchthaven (niet haalbaar zonder structurele financiële steun, derhalve geen redelijkerwijs te beschouwen alternatief)

Onderzoeken voor het luchthavenbesluit

Op hoofdlijnen vinden in het MER onderzoeken plaats op de volgende gebieden:

- Geluidsbelasting en hinder
- Emissies, luchtkwaliteit en CO₂
- Externe veiligheid
- Natuurbehoud en biodiversiteit
- Gezondheid
- Ruimtelijke ordening
- Bereikbaarheid en verkeer
- Cultuurhistorie

Buiten het MER vindt onderzoek plaats naar

- Economische onderbouwing

Na het MER

- Op dit moment heeft RTHA geen voorkeurscenario voor de aanvraag bepaald
- Nadat het MER en andere onderzoeken zijn afgerond zal RTHA een formele aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit doen bij het bevoegd gezag
- De aanvraag hangt af van de resultaten die in het MER en andere onderzoeken bepaald worden
- De aanvraag zal naar verwachting Q3/Q4 2023 plaatsvinden

Bedankt voor uw aandacht





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Update tussenstand

Zienswijzeprocedure
NRD ten behoeve van
Luchthavenbesluit
RTHA

CRO Luchthaven Rotterdam
9 maart 2023



Inhoud

- › Proces richting een luchthavenbesluit RTHA
- › Schematische weergave proces RTHA
- › Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
- › Tussenstand zienswijzen NRD
- › Stand van zaken richting het MER
- › Vragen

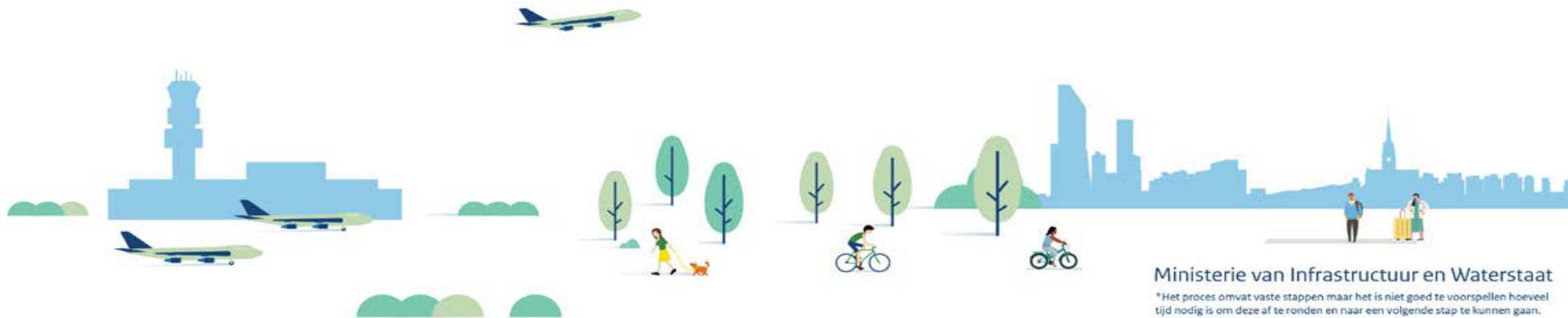
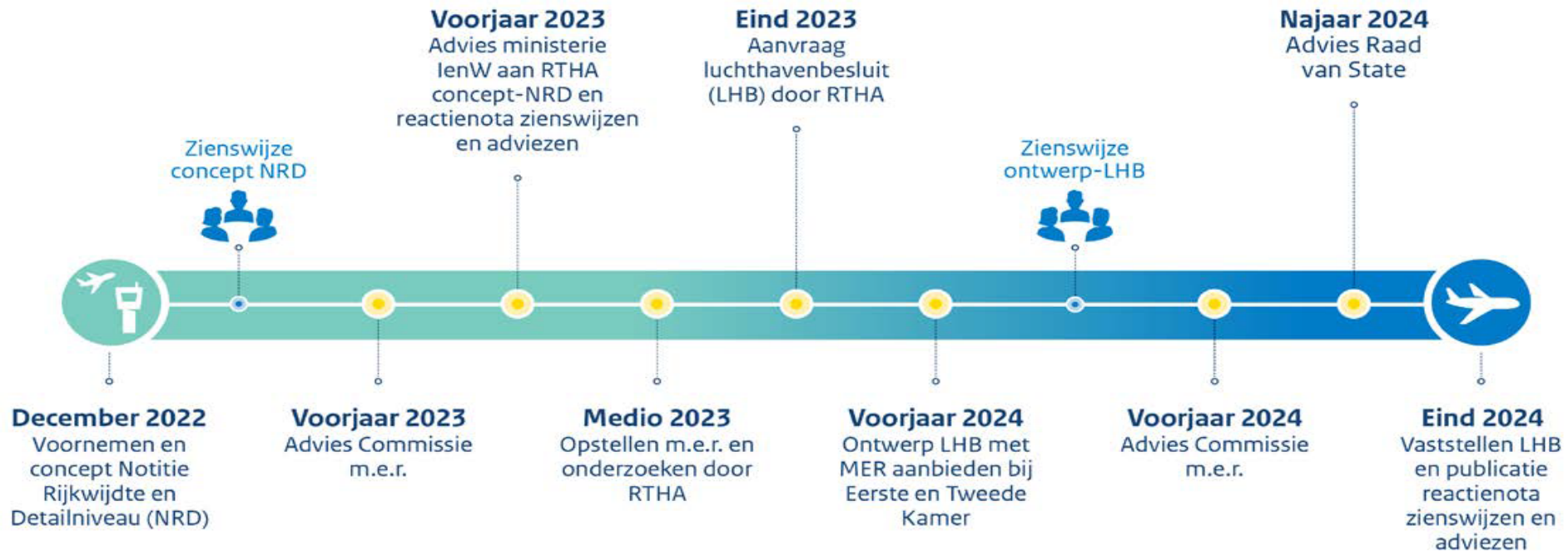


Proces richting een luchthavenbesluit RTHA

- Voornemen tot aanvraag van luchthavenbesluit door luchthaven bij ministerie: is ingediend.
- Uitvoeren analyses ter onderbouwing van de aanvraag, in elk geval:
 - Milieueffectrapport → onderzoek om alle relevante milieueffecten volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. Notitie reikwijdte en detailniveau worden ter inzage gelegd, mogelijkheid voor zienswijzen.
 - Economische onderbouwing → inzicht in vervoerprognoses, bedrijfseconomische en macro-economische effecten
- Aanvraag luchthavenbesluit door luchthaven bij ministerie inclusief onderbouwende studies.
- Bekendmaking ontwerp luchthavenbesluit door ministerie: mogelijkheid voor zienswijzen, advies Commissie voor de m.e.r., voorhang bij Eerste en Tweede Kamer, advies Raad van State
- Vaststelling definitieve Luchthavenbesluit.



Schematische weergave proces RTHA



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

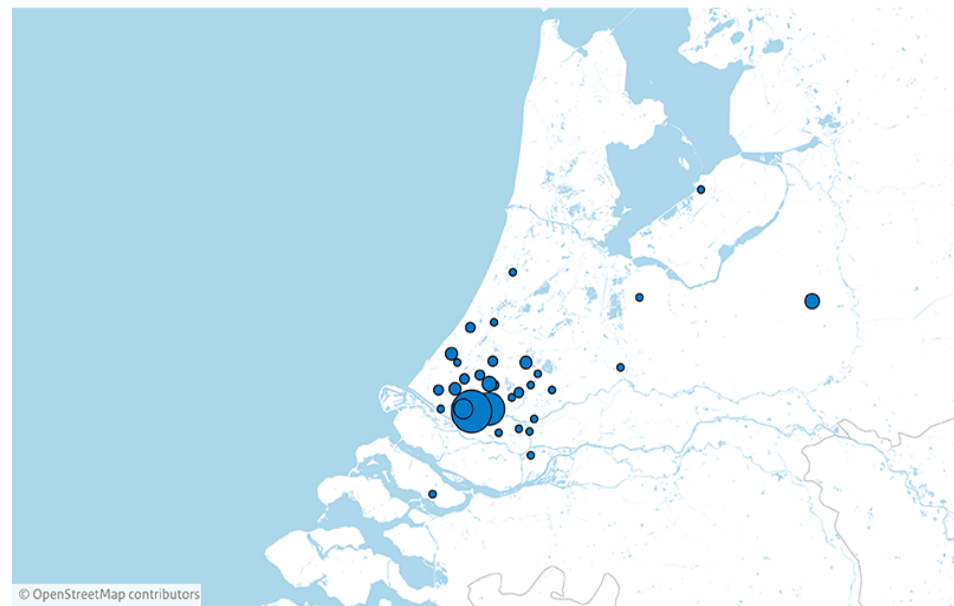
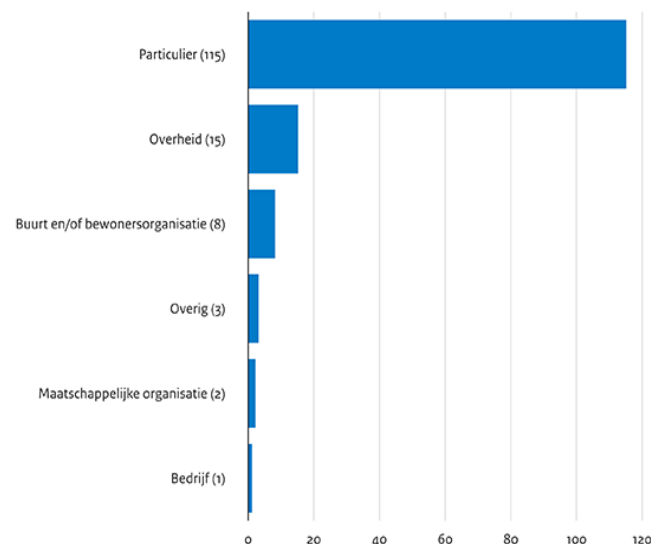
* Het proces omvat vaste stappen maar het is niet goed te voorspellen hoeveel tijd nodig is om deze af te ronden en naar een volgende stap te kunnen gaan. De verwachte data zijn daarom een inschatting.



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

- Terinzagelegging: 26 januari t/m 8 maart 2023
- Informatiemarkt 9 februari
- 144 zienswijzen tot en met 8 maart 2023
- Advies Commissie m.e.r. naar verwachting medio april, wordt gedeeld via [platformparticipatie.nl/ rtha](https://platformparticipatie.nl/rtha)
- Reactienota: IenW gaat in op de zienswijzen en advies Commissie m.e.r.

Aantal ingediende zienswijzen per type participant

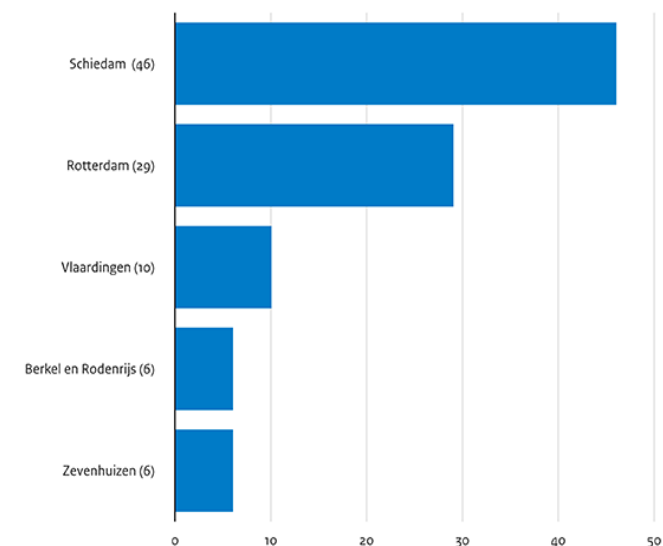


Van donderdag 26 januari tot en met woensdag 8 maart 2022 zijn 144 zienswijzen ingediend over de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Van de 144 zienswijzen zijn 29 zienswijzen afkomstig van beroepsmatige participanten en 115 zienswijzen afkomstig van particulieren.

Organisaties die hun naam onder een zienswijze hebben gezet:

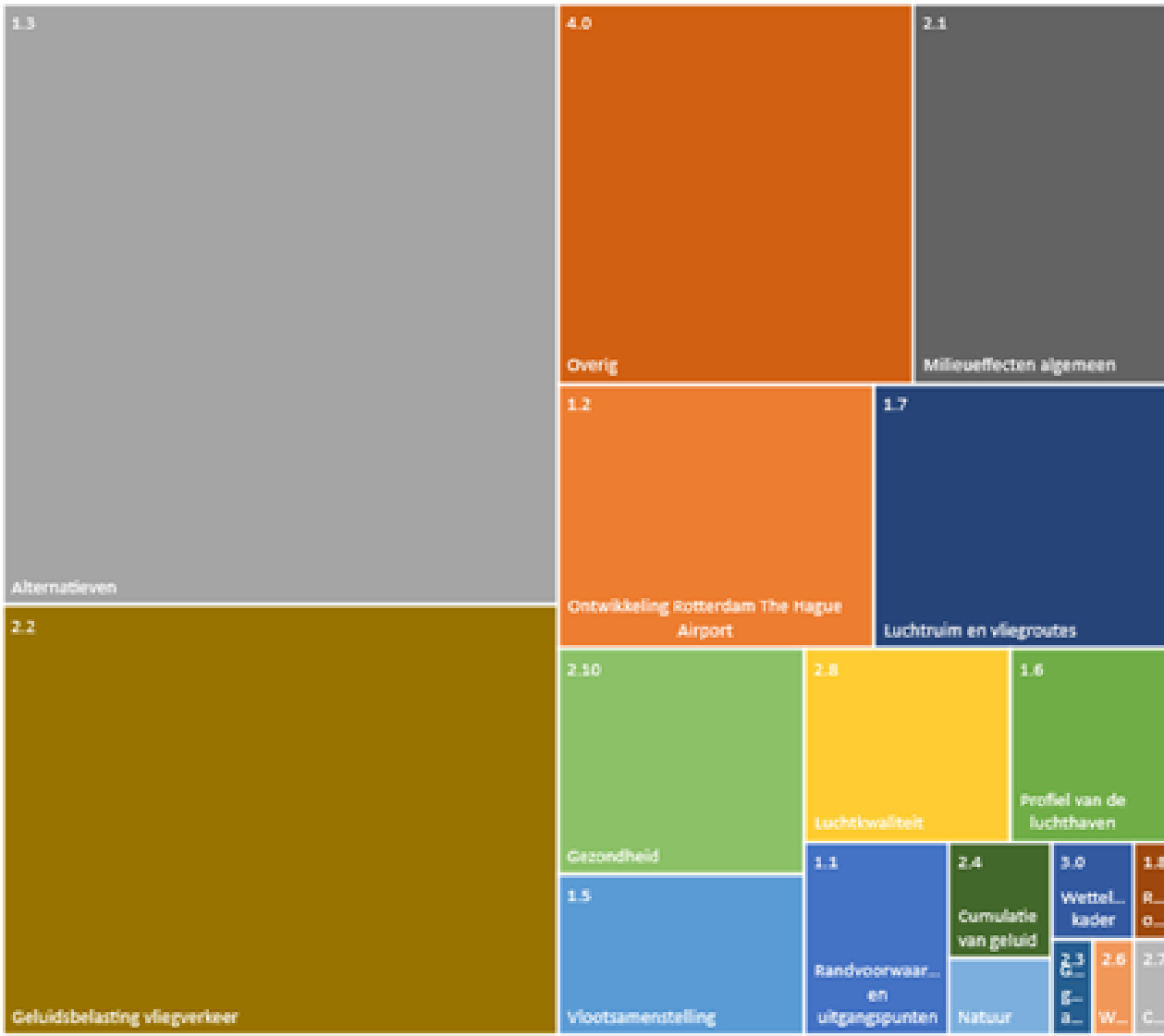
Gemeenten Delft, Den Haag, Krimpenerwaard, Lansingerland, Midden-Delfland, Rotterdam, Rotterdam wijkraad Overschie, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer, Zuidplas, provincie Zuid-Holland, GGD Rotterdam – Rijnmond, Milieudefensie Schiedam, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Rotterdam en KNNV Natuurlijk Waterweg Noord, Midden-Delflandvereniging, Natuur- en Vogelwacht Rotta en de vereniging voor Natuur- en Milieubescherming Pijnacker, stichting ABReL, Vereniging bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast BTV, Vereniging samenwerkende bewonersorganisatie leven in Schiebroek, wijkraad Hillegersberg en wijkraad Schiebroek, bewonersorganisatie Noord Schiedam tegen vliegtuigoverlast RTHA, bewonersplatform Oud Ambacht, bewonersvereniging heel Tanthof Delft, bewonersvertegenwoordiger Lansingerland, commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam, commissie regionaal overleg Rotterdam The Hague Airport, Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), PlaneTime en huurdersbelangen vereniging Z-flats.

Top 5 woonplaatsen indieners





Tussenstand categorisering inbreng zienswijzen op NRD





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vragen?