CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 12 oktober 2023**

Aanwezig:

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

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. J. Baljeu
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong *(tot 16:13 uur)*
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: mw. M. Hamelers
Gemeente Schiedam	: dhr. S. Hamerslag
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport	: mw. W. van Dijk
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. M. Repko
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. B. Renckens
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. M. Munting
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
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: dhr. R. Krabbendam
Het Notuleercentrum	: mw. I. Vos

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: dhr. V. Karremans

---

1. Opening
De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom.

De aanwezigen geven toestemming voor het maken van een geluidsopname ten behoeve van de verslaglegging.

Mw. Baljeu komt wat later en dhr. De Jong zal het overleg om 16.15 uur verlaten. Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen.

a. agenda
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen
Er zijn geen mededelingen.

3. Benoemingen
a. ontslag
De voorzitter verleent dhr. P.F. van der Werf met ingang van 8 juni 2023 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

De voorzitter verleent dhr. R. Tieman met ingang van 8 juni 2023 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens het bedrijfsleven.

De voorzitter verleent mw. W.H. de Zoete met ingang van 30 juni 2023 met terugwerkende kracht ontslag als lid van de CRO namens de provincie Zuid-Holland.

Namens de CRO bedankt de voorzitter de ontslagen leden voor hun inbreng en inzet.

b. (her)benoeming
De voorzitter benoemt dhr. M.J.F. Repko met ingang van 12 oktober 2023 als lid van de CRO namens Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

De voorzitter benoemt dhr. R.R. Krabbendam met ingang van 12 oktober 2023 als lid van de CRO namens het bedrijfsleven.

De voorzitter benoemt mw. J.N. Baljeu met ingang van 12 oktober 2023 als lid van de CRO namens de provincie Zuid-Holland.

Namens de CRO verwelkomt de voorzitter de nieuwe leden.

c. stand van zaken werving nieuwe voorzitter
Als voorzitter van de commissie Werving en selectie nieuwe voorzitter meldt dhr. Fortuyn dat in september een advertentiecampagne is gevoerd. Dit leidde tot een aantal sollicitanten. Na een eerste selectie is van een longlist tot een shortlist van sollicitanten gekomen. Op basis van de shortlist worden de komende dagen gesprekken gevoerd met kandidaten. De commissie verwacht binnen afzienbare tijd met een voorstel te komen voor de voordracht van een permanente voorzitter voor de CRO.

4. BRR: terug/vooruitblik
Mw. Baljeu meldt dat vanuit de Provincie op drie consultaties van het ministerie is gereageerd.

- De eerste reactie betrof de Regeling voor de Burgerluchthavens. Daarin zijn wijzigingen aangebracht die positief zijn voor de betrouwbaarheid van het luchtvaartbeleid.
- De Provincie heeft positief gereageerd op de consultatie van de Algemene Wet Bestuursrecht omdat er meer eenduidigheid in vergelijkbare procedures komt en omdat de rechtsbescherming van omwonenden en andere organisaties daarin meer bevestigd wordt.
- Ook de Regeling CRO kon door de Provincie worden voorzien van een positieve reactie.

Naar aanleiding van de laatste vergadering van de CRO op 8 juni 2023 is op initiatief van de BRR een technisch overleg georganiseerd met bureau MovingDot over het door hen opgestelde afwegingskader, met deelname vanuit de BRR, ambtelijk, door twee bewonersvertegenwoordigers en vertegenwoordiging vanuit RTHA. Het voorstel van dit overleg was om het afwegingskader, voorafgaand aan vaststelling, te voorzien van een onderlegger.

5. Capaciteit

Dhr. van der Kleij licht de punten a tot en met e toe aan de hand van een presentatie. **(bijgevoegd)**

a. capaciteitsdeclaratie RTHA zomer 2024

Het totale aantal slots en daarmee de capaciteit is gelijk gebleven.
De slotcoördinator geeft slots uit op basis van de parameters, die zijn vastgelegd in de capaciteitsdeclaratie. RTHA heeft een afwijkende parameter in de ochtend. In het verleden had de luchthaven een piek tussen 7.00 en 9.00 en 21.00 en 23.00 uur. Inmiddels is het in de zomer gedurende de hele dag druk, behalve de periode tussen 8.00 en 12.00 uur en de periode tussen 20.00 en 22.00 uur. De oude definitie van pieken in randen van de dag komt niet meer overeen met de werkelijkheid. Dat is de reden om de pieken niet meer op te nemen.

Dhr. Thoen vindt twee aanpassingen opvallend. Het betreft de high risk flights, die eerder niet vanaf RTHA mochten vertrekken, maar nu wel. Hij is benieuwd waarom deze verandering is doorgevoerd.

Dhr. Van der Kleij legt uit dat bij de opening van de nieuwe vertrekhal nieuwe securityapparatuur in werking is getreden. Die apparatuur staat wel toe om high risk flights te accommoderen. De verwachting is dat er weinig gebruik van zal worden gemaakt. High risk flights betreft bepaalde bestemmingen, zoals Israël en Verenigde Staten. Die hebben een hoger risicoprofiel, zoals door de overheid vastgesteld.

Dhr. Thoen las ook dat wingsize F is toegestaan, terwijl dit eerder niet het geval was.

Dhr. Van der Kleij zegt dat wingsize F niet is toegestaan. Daarvoor is de luchthaven qua breedte niet geschikt. Het stond vroeger niet opgenomen als parameter voor de slotcoördinator. Die parameter is nu opgenomen.

b. toelichting proces actualisatie invoergegevens geluidbelasting

In het vorige overleg is gevraagd terug te komen op de actualisatie van de geluidstabellen voor gebruiksjaar 2022.
In 2013 is de Omzettingsregeling vastgesteld. Daarbij zijn geluidstabellen gebruikt met de vliegtuigtypen die toen bekend waren. Sinds die tijd kwamen er nieuwe vliegtuigtypes op de markt. Op het moment dat een vliegtuigtype niet bekend is, of op een andere manier niet berekend kan worden, dan wordt die niet berekend. Als bijvoorbeeld een procent van de vliegtuigen niet berekend kan worden, dan wordt 99% wel berekend. Daarbij wordt 1% procent opgeteld als een schatting c.q. het gemiddelde van een bepaald segment. Dat gebeurt in drie segmenten: grote luchtvaart, kleine luchtvaart en helikopters.

Het percentage dat niet berekend wordt, nam vanaf 2017/2018 fors toe. Dat was een reden om het ministerie te verzoeken om de geluidstabellen aan te passen. In 2022 kwam er een actualisatie. Op dit moment kan 1,3% niet worden berekend. Het blijft een aandachtspunt dat de tabellen door het ministerie regelmatig worden aangepast.

Dhr. Schendstok is benieuwd hoeveel nieuwe 'stille' vliegtuigen de airlines in gebruik hebben. Daarnaast is hij benieuwd naar de stand van zaken rondom het handhaven ten opzichte van de norm. Immers de norm is gebaseerd op het Luchthavenbesluit, berekend op basis van oude toestellen. Als er stillere vliegtuigen zijn en de feitelijke geluidsproductie wordt berekend op een lager niveau, dan wordt daarmee ruimte voor groei gecreëerd. Hiermee ontstaat een discrepantie in de vergelijking.

Dhr. Van der Kleij zegt dat de geluidstabellen en de norm niet mogen worden aangepast. In het nieuwe Luchthavenbesluit mag dat wel. Nu mogen alleen (nieuwe) vliegtuigtypes worden toegevoegd, die niet bekend waren bij vaststelling van het besluit. Dit is het beleid van het ministerie.

Dhr. Schendstok constateert dat de vergelijkingsfiguur niet in overeenstemming is met de norm, omdat die op andere criteria wordt gewaardeerd.

Dhr. Van Gemeren (I&W) kan de zorg van dhr. Schendstok over het volvliegen van ontstane geluidsruimte wegnemen. Met RTHA is afgesproken dat commerciële luchtvaart voorlopig op het niveau van 2019 blijft, totdat het nieuwe Luchthavenbesluit van kracht is. Indien gewenst is dhr. Van Gemeren bereid een en ander nader toe te lichten aan dhr. Schendstok.

De voorzitter constateert dat de vragen van dhr. Schendstok thuishoren in de discussie over het Luchthavenbesluit.

Dhr. Van der Kleij merkt op dat in de capaciteitsdeclaratie geen slots zijn toegevoegd. Het aantal slots is gelijk gebleven aan 2019. Er is niet meer ruimte voor airlines om meer te vliegen, ook niet met de voorliggende rekenvoorschriften. Er wordt geen gebruik gemaakt van extra geluidsruimte.

<u>c, toelichting uitwijken Schipholvluchten naar RTHA in april</u>
Met instemming van Schiphol en LVNL is reactie voorbereid op de uitwijk op zondagochtend 2 april jl. Op dat moment was er een aankomstpiek op Schiphol. De Zwanenburgbaan was in groot onderhoud en niet beschikbaar als start- of landingsbaan in die periode. De weersomstandigheden waren goed genoeg om twee landingsbanen en een startbaan te kunnen gebruiken in die ochtendpiek. Het weer veranderde, de wolkenbasis zakte, waarop LVNL geen baancombinatie meer beschikbaar had om veilig te kunnen landen. Daarvoor zijn drie parallelle banen nodig en een daarvan was niet beschikbaar. Er was verkeer onderweg naar twee landingsbanen, terwijl er maar een landingsbaan beschikbaar was. Op enig moment houdt het op met de wachtgebieden. De wachtgebieden raakten vol. Zeven toestellen moesten uitwijken naar RTHA. Ze tankten bij op RTHA en vlogen door naar Schiphol.

Dhr. Houtkamp vraagt zich af of deze verklaring een rechtvaardiging kan zijn. Het leidt tot de vraag wanneer de functie van uitwijkluchthaven van Schiphol aan de orde kan zijn. Dit oogt als een planningsprobleem op Schiphol. In het kader van de discussie over het Luchthavenbesluit lijkt het hem raadzaam om de criteria voor het inwerkingtreden van uitwijkluchthaven goed vast te leggen.

Mw. Baljeu veronderstelt dat RTHA al als uitwijkmogelijkheid was voorzien, vanwege het geplande baanonderhoud. Ze is benieuwd of en hoe daarover wordt gecommuniceerd.

Aanvullend stelt de voorzitter de vraag hoe vaak dit voorkomt.

Dhr. Repko antwoordt dat dit niet vaak voorkomt. Uitwijkluchthavens staan in vliegplannen in geval van problemen. Als een vliegtuig te laag in brandstof raakt en er is nog geen plek om op Schiphol te landen, dan wordt uitgeweken naar een uitwijkluchthaven, in dit geval RTHA.
Op basis van de weersvoorspelling werd verwacht dat twee landingsbanen ingezet konden worden. Het weer veranderde. Deze situatie was onvoorzien.

Dhr. Van der Kleij vertelt dat RTHA een paar keer per jaar uitwijkluchthaven is en dan betreft het een of twee vluchten, terwijl het op 2 april zeven vluchten waren.

Dhr. Fortuyn is benieuwd op basis van welk criterium wordt besloten tot uitwijken. Daarnaast vraagt hij zich af of RTHA per definitie uitwijkluchthaven voor Schiphol is.

Dhr. Repko antwoordt dat veiligheid als criterium geldt.

Dhr. Renckens legt uit dat RTHA niet per definitie uitwijkluchthaven voor Schiphol is. Een toestel dat moet uitwijken wil wel zo snel mogelijk aan de grond staan. Het protocol is minste brandstof. Alle vluchten van Transavia naar Amsterdam hebben RTHA als uitwijkluchthaven. Als uitwijken drie- tot viermaal per jaar voorkomt dan is dat veel.

Dhr. Van der Kleij meldt nog dat RTHA 24 uur per dag open. De verkeersleiding is 24 uur per dag beschikbaar, om de reden dat er een uitwijkluchthaven in Nederland moet zijn. In de Luchtvaartnota staat RTHA, vanuit het Rijk, vermeld als zijnde de uitwijkluchthaven voor Schiphol.
Communicatie is last minute. Op het moment dat de holding vol is en toestellen dreigen door hun brandstof heen te raken, dan vraagt de verkeersleiding welke luchthavens beschikbaar zijn. RTHA krijgt op dat moment het bericht dat toestellen onderweg zijn. Vanaf dat moment wordt daarover gecommuniceerd.

Mw. Baljeu zegt dat er een communicatiekring is wanneer er gepland onderhoud plaatsvindt. Dit was een noodsituatie, want eigenlijk had Schiphol het zelf willen oplossen. Dan blijft de algemene notie dat RTHA altijd een noodsituatie opvangt.

Mw. Van Dijk erkent dat de melding in het onderhavige geval eerder op de website vermeld had moeten worden. Na een interne evaluatie is dit als leerpunt meegenomen door RTHA.

Dhr. Schendstok verwijst naar de informatie dat er tussen 8.00 en 9.00 uur een aankomstpiek is op Schiphol en dat er bij een incident naar uitwijkluchthaven RTHA wordt gevlogen. Hij beschouwt het als twee afzonderlijke onderwerpen. Een betreft de norm of voorwaarde voor een uitwijkluchthaven. Schiphol weet van de piek. Dat is een kwestie van plannen. Toch wordt er dan misbruik gemaakt van de uitwijkmogelijkheid.

De voorzitter vraagt zich af of het woord ‘misbruik’ een correcte weergave van de situatie is.

Mw. Van Dijk leest de feiten anders. Een feit is dat er tussen 8.00 en 9.20 uur een aankomstpiek is.

Dhr. Repko zegt dat als om 3.30 uur bekend is dat de weersomstandigheden zo slecht zijn dat er maar één landingsbaan beschikbaar is, dan worden beperkingen ingesteld waardoor er minder verkeer komt. Die kennis was toen niet aanwezig. Zou Schiphol het verkeer beperken, terwijl KNMI aangeeft dat het weer daartoe geen aanleiding geeft, dan zullen airlines dat Schiphol niet in dank afnemen.

De voorzitter maakt uit de discussie op dat deze uitwijk binnen de regels valt. Aan het uitwijken zijn criteria verbonden, zoals een fatsoenlijke planning. Deze aanleiding lijkt de conclusie te rechtvaardigen dat het uitwijken een gering aantal keren per jaar voor komt. De reden voor deze uitwijk kan worden gevonden planning en onverwachte weersomstandigheden.
De omgeving geeft terug dat dit niet vaker mag gebeuren. Het moet een uitzondering blijven. Van belang is dat er zo goed mogelijk gepland wordt en als het voorkomt dan is het verzoek om dit zo snel mogelijk te communiceren.

d. stand van zaken baansturing
Gemiddeld waren er meer landingen over Schiedam, door noorder- en oosterwind. Daarnaast was er ten opzichte van 2019 een toename van het aantal traumahelikopterbewegingen, met circa 30% meer geluidsbelasting in dat segment.
Als maatregel is baansturing door de luchthaven ingesteld. Het ministerie is verzocht om een aanpassing van de Regeling Burgerluchthaven. De regeling is inmiddels van kracht geworden en gepubliceerd.
Van april tot en met juni 2023 was er fors aantal landingen over Schiedam en bijna niet over Lansingerland. De baansturing is ingesteld op 27 mei 2023 om die overschrijding te voorkomen. In eerste instantie heeft deze maatregel niet gewerkt, omdat de wind te krachtig was. Eind juni is de wind gedraaid en volgde een periode van weken waarin de baansturing wel kon werken.

Dhr. Van der Kleij geeft een stand van zaken van de handhavingspunten. Vanaf eind juni 2023 was de dreigende overschrijding weg. Op dit moment is er sprake van 95% gebruik op het meest kritische netwerkpunt. De verwachting is dat ruim binnen de geluidsruimte zal worden gebleven.

e. eerste terugblik op afgelopen zomer 2023
De zomer van 2023 is vergeleken met die van 2022, waarin nog wat coronaeffecten van invloed waren, en 2019.
In de zomer, vanaf april 2023, is minder gevlogen dan in 2019 en 2022. Door de COVID-beperkingen waren er vluchten ‘over’. Deze slots zijn uiteindelijk overgeheveld. Deze zomer is qua drukte op een normale manier verlopen, met minder verkeer dan in 2019, voor corona, het geval was.

De voorzitter bedankt dhr. Van der Kleij voor zijn toelichting.

6. Meldingen hinder vliegtuigbewegingen rondom RTHA
a. rapport DCMR 3e kwartaal gebruiksjaar 2023
Dhr. Spaans vertelt dat de afname in het aantal vliegbewegingen niet van invloed is geweest op het aantal meldingen dat is binnengekomen bij DCMR.
In het derde kwartaal kwamen bijna 58.000 meldingen binnen. Dit is een toename van 62% ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2022. Het aantal melders bleef nagenoeg hetzelfde.

Dhr. Schendstok citeert de oplegnota: ”*Er is al jaren nauwelijks nog een relatie tussen het aantal meldingen, dat exponentieel toe blijft nemen, en de omvang van het vliegverkeer. Dat blijkt ook nu weer*.”
Deze uitspraak is suggestief. Er zijn namelijk ook andere redenen die een causaal verband hebben met de stijging van het aantal meldingen, zoals geluidsniveau, afwijkingen en het tijdstip waarop wordt gevlogen.

Dhr. Houtkamp ziet voor het gehele jaar circa 150.000 klachten aankomen. Dat vindt hij zeer zorgwekkend bij een afnemend aantal vliegbewegingen. Dat zegt iets over de aanwezigheid van de luchthaven en het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Er zijn meer melders die hinder ondervinden van de luchthaven. Hij verzoekt om dit gegeven mee te nemen in de jaarrapportage, op basis van een grondige analyse.

Mw. Baljeu is benieuwd welke meer analyse er nog meer wordt gedaan.

Dhr. Van der Bolt herinnert zich een eerder advies van DCMR om nader onderzoek te doen naar wat de motivatie is om een melding te doen. De conclusie dat meer hinder wordt ervaren, kan nog niet worden getrokken.

De voorzitter zegt dat een grondige evaluatie en bespreking bij de behandeling van de Jaarrapportage in het eerste kwartaal van 2024 aan de orde zouden moeten komen. De DCMR wordt gevraagd de CRO op dat moment te voorzien van kwantitatieve en kwalitatieve informatie.

Dhr. Spaans verwijst naar de beantwoording van de vraag over de oplegnotitie naar de secretaris.
De analyse van de toename van het aantal meldingen is een onderdeel van het jaarrapport.
Vorig vliegjaar is gekeken naar de toename van het aantal meldingen. In 2022 bleek er sprake te zijn van een grote groep nieuwe melders ten opzichte van voorgaande jaren. De nieuwe groep melders meldt gemiddeld meer dan de ‘oude’ groep. Gebleken is dat de zorg over gezondheid in de maatschappij gelijk opgaat met de stijging van het aantal melders en meldingen. Getracht wordt om ook over het vliegjaar 2023 meer duiding te geven aan de reden van de toename. Nader onderzoek volgt. **(actie: DCMR)**
Eventuele aanvullende vragen of opmerkingen kunnen binnen nu en twee weken per e-mail worden aangeleverd bij dhr. Spaans.
De vraag over wie het onderzoek gaat betalen, staat nog wel open.

Mw. Baljeu stelt voor dat de overheden samen afstemmen wie opdrachtgever van het onderzoek zal zijn.

Mw. Van Dijk gaf eerder al aan dat RTHA wil meedoen aan het onderzoek, maar dan graag met andere partijen. Die uitspraak doet zij gestand.

Dhr. Fortuyn zal de discussie over de bijdrage eerst nog intern bespreken. Overigens stelt hij een onderzoek zeer op prijs.

De voorzitter constateert dat de vervolgvraag nog door het bestuur moet worden beantwoord.

Mw. Schuil begrijpt uit dit tussenrapport dat 9.500 overvliegmeldingen niet zijn meegenomen. In het jaarrapport zou ze graag inzicht krijgen over wat met overvliegmeldingen wordt gedaan.

Dhr. Spaans vertelt dat achter het getal wordt vermeld dat het om overvliegers gaat. Als de meldingen over overvliegers Schipholverkeer betreft dan worden die meldingen doorgezet.

De secretaris heeft bij het opstellen van de oplegnota de belangrijkste zaken uit onderliggende documenten gehaald. Uit de kwartaalrapportages blijkt dat het aantal meldingen toeneemt. Blijkbaar loopt dat niet synchroon met het aantal vluchten. Dan is vraag waarom het aantal meldingen toeneemt. Wordt er anders gevlogen, of zijn mensen gevoeliger geworden voor geluid et cetera. De vragen die vanuit de oplegnota worden meegegeven zijn:
- Wat kan de CRO met de informatie uit de kwartaalrapportage over de meldingen doen?
- Wil de CRO weten wat er achter de meldingen zit?

De voorzitter wijst op de eerdere conclusie van de CRO dat het wenselijk is om dieper in te gaan op achtergronden en relaties, om verbanden te kunnen leggen.

Dhr. Fortuyn heeft vernomen dat de Ombudsman zich, samen met I&W, ook bezighoudt met de vraag hoe moet worden omgegaan met de meldingen. Minister Harbers en de Ombudsman voerden het gesprek met de bewoners en de luchthavens. Naar aanleiding van die gesprekken volgt een nader onderzoek naar de omgang met meldingen. Iedereen worstelt met de uitkomsten. Wat dhr. Fortuyn betreft ligt de bal bij het ministerie.

Dhr. Van Gemeren (I&W) komt terug met een antwoord.

De secretaris weet dat de Ombudsman op bezoek is geweest bij een andere luchthaven. Hij wil RTHA ook graag een keer bezoeken. ‘

De voorzitter geeft de algemene vraag over de omgang met meldingen ook mee aan DCMR.
Hij bedankt dhr. Spaans voor zijn toelichting.

7. Hinderbeperkende maatregelen

a. verzoek aan LVNL tot opnemen minimumdraaihoogte in procedure
De secretaris verwijst naar de door LVNL uitgevoerde pilot om de minimale draaihoogte te verhogen bij het noodzakelijk afwijken van de route, met als doel om het aantal zogenoemde ‘vroege draaiers’, en daarmee het op lagere hoogte afwijken van de route, te verminderen. In de decembervergadering is hierover gerapporteerd. Gebleken is dat deze werkwijze alleen maar positieve en geen negatieve effecten heeft.

Dhr. Houtkamp verwijst naar het advies van DCMR om een vergelijkbaar onderzoek te doen voor het stijgen vanaf Schiedam. Zijn vraag is of een dergelijk onderzoek ook voor Schiedam kan worden uitgevoerd.

De secretaris zegt dat twee voorstellen zijn gedaan in het jaarrapport van DCMR. Die staan op de actielijst van de werkgroep Hinderbeperking. Betreffende Lansingerland is uitgebreid onderzoek gedaan naar het verleggen van de route. Aan de Schiedamse kant loopt een onderzoek naar het verbeteren van de vertrekroute door eerder te buigen en scherper te draaien. Dat onderzoek wordt gedaan door Transavia en LVNL. De vraag is nu aan welk onderzoek dhr. Houtkamp denkt.

Dhr. Houtkamp zou eenzelfde onderzoek naar het verhogen van de draaihoogte, of eerder afbuigen, willen voorstellen voor Schiedam.

De voorzitter veronderstelt dat die vraag in zijn algemeenheid geldt.

Dhr. Thoen vraagt zich af of de procedure moet worden vastgelegd bij LVNL, of legt de grote luchtvaart die vast in vluchtplannen.

De voorzitter concludeert dat er nog veel informatie ontbreekt. De CRO is naarstig op zoek naar uitkomsten van onderzoeken naar hinderbeperking. De voorliggende uitkomst is er een van. De voorzitter zou willen voorkomen dat een nader inhoudelijk debat wordt gevoerd, zonder onderliggende stukken. Dat leidt tot geen uitkomsten.

Dhr. Hamerslag constateert dat wat voorligt, een goed plan is. Daarna komen de vervolgvragen zoals aangekondigd.

Dhr. Repko hoort dat de CRO positief tegenover het voorstel staat en de werkwijze graag doorgevoerd wil zien. Hij geeft mee dat als het verzoek tot een vervolgonderzoek binnenkomt, door LVNL zal worden beoordelen of dit kan worden uitgevoerd. Er ligt op dit moment veel op het bordje van LVNL.

Mw. Schuil veronderstelt dat het effect heeft op de uitstoot als vliegtuigen sneller stijgen. Dat is een aanname. Ze zou deze vraag willen meegeven voor vervolgonderzoek.

Dhr. Thoen zegt dat de bandbreedte waarop een vlucht mag wegvliegen zo breed is dat het uiteindelijk aan de piloot is om de vluchtlijn te pakken.

Dhr. Repko legt uit dat de verkeersleiding instructie geeft over de koers, de hoogte en de snelheid.

De voorzitter stelt voor om vervolgvraag mee te geven aan de werkgroep Hinderbeperking om het onderzoek breder te trekken. **(actie: werkgroep HB)**

De CRO besluit om aan LVNL te verzoeken de werkwijze waarbij de minimale draaihoogte bij starten in noordoostelijke richting met 1.000 ft (300 m) wordt verhoogd, in te voeren.

b. afwegingskader: toepassing

Dhr. De Jong vertelt dat naar aanleiding van de laatste vergadering van de CRO op 8 juni 2023 op initiatief van de BRR een technisch overleg is georganiseerd met bureau MovingDot over het door hen opgestelde afwegingskader. Uitkomst van dit overleg is het voorstel om het afwegingskader, voorafgaand aan vaststelling te voorzien van een onderlegger.

De CRO besluit om:
- De werkgroep Hinderbeperking samen met enkele CRO-leden een onderlegger bij het afwegingskader te laten opstellen, en indien nodig en in lijn met de oplegger, wijzigingen voor te laten stellen in het afwegingskader zelf;
- Het afwegingskader en de onderlegger de eerstvolgende CRO te agenderen voor besluitvorming.

c. inventarisatie werkzaamheden werkgroep HB: stand van zaken

De secretaris meldt dat de werkgroep inmiddels een paar keer bijeen is gekomen. Tijd, geld en uren zijn toegekend. Het is niet gelukt om deze vergadering een compleet plaatje voor te leggen. Dat komt in de volgende vergadering in de vorm van een voorstel. **(actie: werkgroep HB)**
Dan zal ook het knelpunt naar voren komen dat niet alles tegelijk kan worden opgepakt, qua capaciteit en geld.

Dhr. Van der Kleij zegt dat een van de hinderbeperkende maatregelen stond geparkeerd bij RTHA. Dat gaat over het aanpassen van de tarievenstructuur van havengelden. Deze actie stond enige tijd ‘on hold’, vanwege corona en daarmee de onduidelijkheid over hoe de sector zich zou herstellen. Het voornemen is om de tarieven per 1 april 2024 te wijzigen. Hinderbeperking speelt daarbij een rol. In de volgende CRO-vergadering volgt een presentatie. **(actie: RTHA)**

De voorzitter is blij dat de Gedeputeerde aan tafel zit. Als de Provincie een leidende rol kan nemen in dergelijke onderzoeken, dan wordt dat zeer gewaardeerd. Iemand moet de kar trekken. Voor de omgeving is het van het grootste belang dat deze onderzoeken van de grond komen. Dat geldt ook voor bedrijven en de hele samenspraak rondom deze omgeving. Hij ziet het belang van de voortgang van onderzoeken en het goede gesprek daarover. Nu ligt er een te grote voorraad. Dat is de zorg die de voorzitter namens allen deelt.

Mw. Baljeu snapt de urgentievraag.

8. Luchthavenbesluit:

a. reactienota minister I&W op advies Commissie m.e.r./zienswijzen

Dhr. Barten (I&W) verzorgt een presentatie. **(bijgevoegd)**

In de m.e.r.-procedure zijn inmiddels de nodige stappen gezet. De voorfase is afgerond. Op 26 januari is gestart met de publicatie van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Die lag tot 8 maart 2023 ter inzage. Op 24 april is advies uitgebracht door de Commissie m.e.r.

De reactienota heeft meerdere doelen. Het voornaamste doel is om antwoord te geven op vragen die uit de zienswijzen naar voren kwamen. In totaal zijn er 143 zienswijzen ingediend. De reactienota is een lijvig document geworden. Een ander doel van de nota is, vanuit I&W, het advies aan de luchthaven wat onderzocht moet worden in het kader van de m.e.r. Zodra de m.e.r. ter inzage kan worden gelegd, dan zal de reactienota als toetsingskader worden gebruikt.

De rollen en bevoegdheden worden toegelicht.

Dhr. Repko vult aan dat LVNL ook kijkt naar de uitvoerbaarheid van een Luchthavenbesluit.

Dhr. Fortuyn constateert dat twee parallelle zaken niet gelijk oplopen; Luchthavenbesluit en Luchtruimteherziening

Dhr. Barten beaamt dat daar een spanningsveld ligt. In de ideale wereld was eerst de Luchtruimherziening afgerond.

De deadline voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit staat op 1 januari 2025. Komend voorjaar worden het Ontwerp Luchthavenbesluit en de MER gepubliceerd. Negen weken na publicatie wordt het advies van de Commissie m.e.r. verwacht. In het najaar van 2024 zullen de Reactienota, het MER-advies en het Luchthavenbesluit worden aangeboden aan de beide Kamers en de Raad van State. De planning is onder voorbehoud van de Kabinetsformatie.

Dhr. Fortuyn geeft het ministerie mee om de terinzagelegging van de m.e.r. tijdig en niet gedurende vakantie te laten plaatsvinden. Mocht dit wel gedurende de vakantieperiode plaatsvinden, dan zou de zienswijzeperiode op zijn minst verlengd moeten worden.

Dhr. Schendstok spreekt zijn complimenten uit voor de snelle reactie van het ministerie op de zienswijzen. Dat is een behoorlijke klus geweest.

De voorzitter bedankt dhr. Barten voor zijn presentie.

b. stand van zaken onderzoeken RTHA

Dhr. Van der Kleij meldt dat Adex, Arcadis en Waardenburg druk aan het rekenen zijn. De verwachting is dat de uitkomsten eind van dit jaar kunnen worden aangeleverd. Met name de invoering van het nieuwe rekenmodel Doc.29 leidde tot enige vertraging.

9. Planning & Control cyclus

a. jaarplan 2024

De voorzitter constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

De CRO stelt het Jaarplan CRO 2024 vast.

b. begroting 2024
De voorzitter constateert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

De CRO keurt de begroting CRO 2024 goed.

10. Ingekomen stukken
De CRO neemt kennis van de ingekomen stukken.

11. Verslagen
a. concept-verslag overleg 8 juni 2023

tekst:
- Pagina 2, agendapunt 2, tweede alinea: Houtman (2x) wijzigen in Houtkamp.
- Pagina 5, agendapunt 7a, tweede alinea: "*Dhr. Repko vindt het belangrijk dat maatregelen die onderzocht worden ook uitvoerbaar zijn*." Dhr. Repko verzoekt de volgende tekst toe te voegen: "Dhr. Repko verduidelijkt dat zijn opmerking over uitvoerbaarheid over het afwegingskader gaat en niet over specifieke maatregelen. Als een afwegingskader niet naar uitvoerbaarheid kijkt, dan moet het afwegingskader duidelijk vermelden dat het afwegingskader pas toegepast mag worden nadat vastgesteld is dat de maatregel uitvoerbaar is."
  De vergadering gaat akkoord met bovenstaande toevoeging.

Met bovenstaande wijziging wordt het verslag van 8 juni 2023 vastgesteld.

naar aanleiding van:
- Pagina 2, agendapunt 2, tweede alinea, *''De toegestane geluidbelasting op het betreffende handhavingspunt is te laag vastgesteld"*: Dhr. Schendstok zegt dat dit een constatering is. Waarom en op grond waarvan? Dhr. Van der Kleij heeft dit gezegd. Het is een persoonlijke mening.
- Pagina 4, agendapunt 6, vijfde alinea, "*Als de door de WHO geadviseerde waarden ingevoerd zouden worden als grens, dan zou dat een belemmering zijn van alle mobiliteit in Nederland."*
  Dhr. Schendstok merkt op dat deze uitspraak aangeeft hoe ongelooflijk slecht de uitstoot van luchtvaart is voor de gezondheid. De normen kunnen niet worden bereikt omdat kennelijk de techniek daartoe niet in staat is, of omdat men het niet wil.
  De voorzitter verwijst naar komende onderzoeken, zoals de m.e.r. Gezondheid zal daarvan zeker een onderdeel zijn.

b. actielijst
De voorzitter constateert dat de actielijst omvangrijk is. Hij stelt voor om de actielijst in de volgende vergadering door te lopen en bij te werken.

Dhr. Schendstok heeft een opmerking naar aanleiding van het actiepunt van 6 oktober 2022 'Meldingen in het kader van de jaarrapportage: Uitzoeken wat de verklaring is voor het toenemend aantal meldingen in 2022 etc.'
Hij refereert aan wat hij eerder in deze vergadering zei. Het is dus eerder aan de orde geweest. Dhr. Spaans is gevraagd naar de causaliteit en het verband tussen het grote aantal klachten.

c. vastgesteld verslag overleg 9 maart 2022
Dhr. Schendstok merkt op dat de voorzitter nog zou reageren op de suggestie om de GGD als adviseur, of als lid van de CRO te betrekken. De voorzitter ondernam daarop nog geen actie. Hij worstelt met de vraag

wat hij als interim-voorzitter nog in gang zet en wat niet. Zoals eerder aangegeven, maakt hij zich zorgen over de onderzoeken die op de plank liggen. In het kader van het aspect gezondheid is het zeker van belang om de suggestie om de GGD te betrekken ter harte te nemen. De actie wordt aangehouden.

11. Rondvraag

Dhr. Fortuyn verwijst naar het eerdere bezoek van dhr. Blokhuizen aan deze vergadering. In het kader van de Klachtenregeling is toen afgesproken dat hij en de voorzitter een nader gesprek zouden voeren over onder meer de klacht tegen de toenmalige voorzitter van de CRO. De CRO ontving daarvan nog geen terugkoppeling. Het zou dhr. Fortuyn wat waard zijn als dit dossier onder leiding van de interim-voorzitter nog kan worden afgehecht.

De voorzitter is zich er niet van bewust dat er een klacht tegen de CRO-voorzitter aanhangig is. Er is wel naar de voortgang gevraagd. Vandaag had de voorzitter een voorgesprek met bewonersvertegenwoordigers over het grote belang van het elkaar vinden in de communicatie en de vraag hoe tegengestelde belangen worden gecommuniceerd.
De gang van zaken in december 2022 heeft geleid tot het aftreden van de voorzitter en een reeks klachten. Het moment is aangebroken om de klachten formeel te gaan behandelen. Daartoe zal de klachtenprocedure worden gevolgd. Vervolgens is er het gesprek in het Overleg Commissies CRO in den lande, over de noodzaak van een Klachtenregeling, want die zou landelijk moeten worden getroffen. Binnenkort staat het voorzittersoverleg van CRO op de planning. Als daaruit geen Klachtenregeling voortkomt dan moet CRO Rotterdam er zelf over nadenken. Hij begrijpt de wens om het dossier af te hechten voordat een nieuwe voorzitter aantreedt ten zeerste.

Dhr. Van Gemeren (I&W) vult aan dat er een voortgaand gesprek gaande is tussen het ministerie en de CRO-voorzitters. Het volgende overleg vindt plaats op 26 oktober 2023. Dan wordt verder gesproken over de wenselijkheid om te komen tot een Klachtenregeling.

Dhr. Thoen heeft een reservering in de agenda staan op 10 november 2023 voor een CRO+.
De secretaris meldt dat nog een bericht volgt of het overleg wordt al dan niet wordt gecanceld. De Luchtruimherziening is controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Mogelijk wordt de datum gebruikt voor een extra CRO-vergadering om de voordracht van de nieuwe voorzitter te bespreken.
De voorzitter vindt het schrappen van een CRO+ wel een ding. Er valt genoeg te bespreken over de luchtvaart.
Mw. Baljeu stelt dat er wel informatie moet liggen om een zinvol gesprek te kunnen voeren over een ander thema.
De voorzitter vraagt of de directie het laten doorgaan van de CRO+ op 10 november a.s. op prijs stelt en of ze mogelijkheden ziet om informatie te delen die voor de omgeving relevant is.
Mw. Van Dijk geeft mee, dat als het overleg gepland is, om zeker het momentum te gebruiken om informatie te delen. De directie kijkt welke informatie kan worden gedeeld. Het lijkt haar logisch dat de Luchtruimherziening toch op de agenda staat. Ook al is het controversieel verklaard, het is altijd goed om het net op te halen.

Dhr. Hamerslag kan zich voorstellen dat dan ook de lijst met onderzoeken wordt besproken.

Dhr. Fortuyn wijst op de consultatie van het ministerie over de uitbreiding van het aantal gemeenten rondom de luchthaven.

Mw. Van Dijk denkt aan een rondleiding op de luchthaven. Over het programma van waterstof kan een toelichting worden gegeven.

Dhr. Van der Bolt vraagt over de verleende Natuurvergunning aan Schiphol wat de status is met betrekking tot RTHA.

Dhr. Barten heeft van LNV begrepen dat er voor het eind van dit jaar meer duidelijkheid aan RTHA kan worden gegeven over de vergunningsstatus.

De voorzitter is per 13 oktober 2023 benoemd tot waarnemend burgemeester van gemeente Hoeksche Waard. Mocht er enig tegengesteld belang tussen Hoeksche Waard en zijn rol als CRO-voorzitter komen, dan zal hij daar uiteraard melding van maken. In het CRO+ ziet hij geen besluitvorming en geen tegengestelde belangen.

12. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

website:
www.cro-rotterdam.nl

Capaciteit en gebruik

Update CRO
12 oktober 2023

Rotterdam The Hague Airport

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023

Capaciteitsdeclaratie zomer 24

- Zomerseizoen wijkt af 30 weken in plaats van 31 weken
- Ook winterseizoen 23/24 week af 22 weken ipv 21 weken
- Het aantal slots in beide seizoenen is hierop aangepast (dus winter iets meer slots, zomer iets minder slots)
- Verder tekstuele aanpassingen, parameters zijn ongewijzigd

Capaciteitsdeclaratie piektijden

- Slotcoordinator geeft slots uit op basis van de parameters die vastgelegd zijn in de capaciteitsdeclaratie
- Schiphol capaciteitsdeclaratie kent vertrek- en aankomstpieken, deze verschillen in beschikbare baancapaciteit (respectievelijk 2 startbanen of 2 landingsbanen)
- Eindhoven kent geen pieken in de declaratie, wel een begrenzing op uurblokken die gekoppeld zijn aan de Ke-geluidsberekening (NSF)
- Voor RTHA bestaat geen afwijkende capaciteitsparameter over de dag met uitzondering van de periode tot 9:00 (terminal capaciteit)
- Voor RTHA is in de zomer vrijwel de hele dag druk met uitzondering van de periodes 8:00-12:00 en 20:00-22:00

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023

Noodzaak actualisatie geluidsgegevens GJ2022

- Bij het vaststellen van de omzettingsregeling (2013) zijn geluidstabellen gebruikt
- Alle (nieuwe) vliegtuigtypes die niet in de geluidstabellen zijn opgenomen kunnen daarmee niet berekend worden
- Dit gebeurt door de geluidsbelasting te schatten middels op te schalen van het percentage vluchten dat niet berekend kan worden
- Opschalen gebeurt in drie segmenten: grote luchtvaart, kleine luchtvaart en helikopters
- Opschalen is onwenselijk (voor alle partijen) omdat dit een minder goed beeld geeft van de berekende geluidsbelasting

Aanleiding actualisatie geluidsgegevens GJ2022

Ontwikkeling opschalingsfactor sinds omzettingsregeling

	Groot	Klein	Heli
2013	0,3%	0,4%	0,8%
2014	0,3%	0,2%	2,9%
2015	0,7%	0,6%	1,5%
2016	1,5%	0,7%	2,1%
2017	1,8%	0,6%	0,4%
2018	2,7%	0,9%	0,2%
2019	4,2%	0,6%	0,1%
2020	8,3%	0,2%	0,0%
2021	9,5%	1,2%	0,3%
2022 (na actualisatie)	1,3%	0,2%	0,2%

1 Schalingsfactor loopt op en wordt te hoog

Actualisatie geluidsgegevens GJ2022

Door actualisatie (oktober 2022, v13.4) worden vrijwel alle vluchten weer berekend in plaats van geschat

	Aantal vliegtuigbewegingen GJ2022
Niet berekend voor actualisatie geluidsgegevens (v13.0)	3.132
Nieuw toegevoegde vliegtuigtypes in v13.4	2.483
Toegewezen aan bestaande geluidscategorien in v13.4	248
Niet berekend na actualisatie v13.4	401

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023

Achtergronden uitwijk Schiphol 2 april 2023

- Tussen 8:00 en 9:20 is er een aankomstpiek op Schiphol dit betekent dat de capaciteit was uitgegeven voor 2 landingsbanen en 1 startbaan
- De zwanenburgbaan was op 2 april niet beschikbaar in verband met gepland groot onderhoud
- Weersomstandigheden om 3:30 gaven aan dat het zicht en de wolkenbasis die ochtend voldoende zouden zijn om op 2 banen te kunnen landen
- Weersomstandigheden werden in de ochtend echter slechter dan verwacht (wolkenbasis onder 2000 voet)
- Door het baanonderhoud was er geen baancombinatie beschikbaar met twee landingsbanen in combinatie met de lage wolkenbasis
- Verkeer was al onderweg naar Schiphol, capaciteit voor landend verkeer was onvoldoende (één landingsbaan ipv twee) waardoor vluchten moesten wachten en uiteindelijk zijn uitgeweken naar RTHA om bij te tanken

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

e. Eerste terugblik zomer 2023

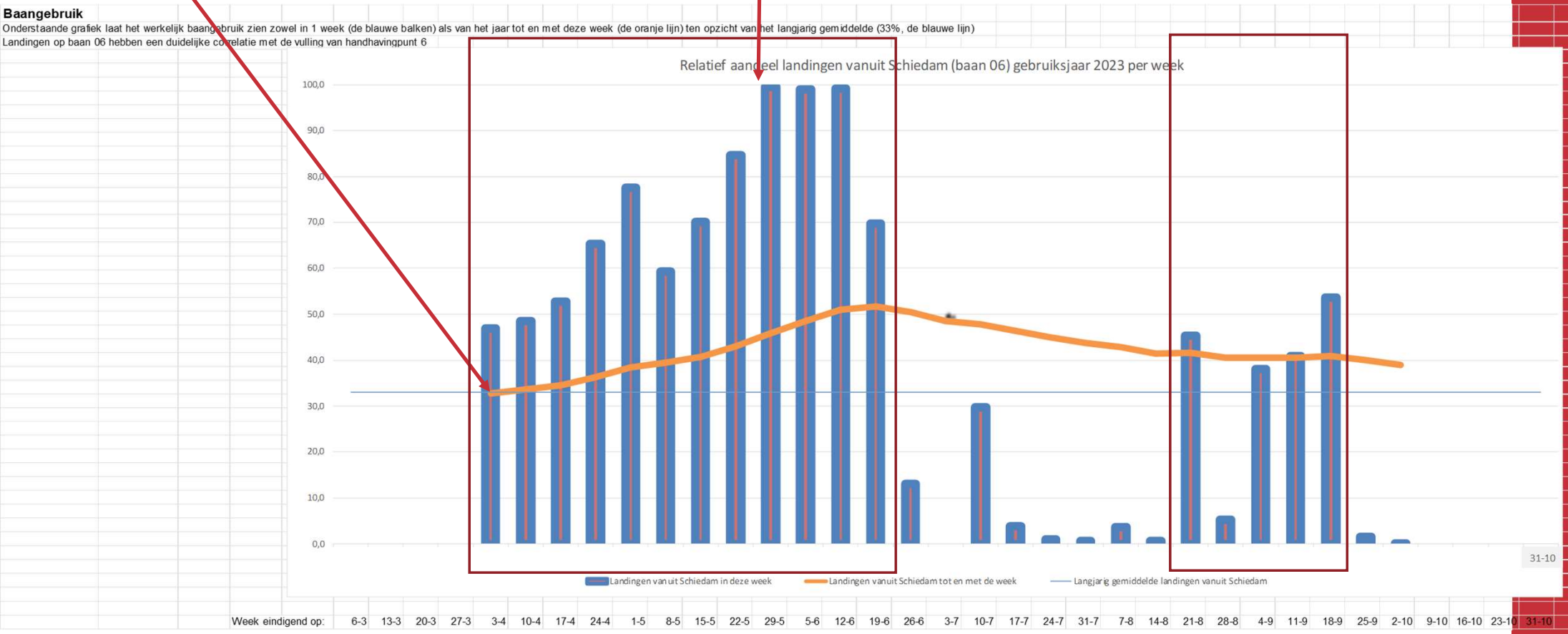
Stand van zaken dreigende overschrijding

- Meer dan gemiddelde aantal landingen over Schiedam (baan 06)
- Oorzaak hiervan is aanhoudende noorden en oostenwind
- Geluidsbelasting door traumahelikopter is fors toegenomen (+30%) ten opzichte van 2019 door meer inzetten (+18%) en meer in de nacht (+86%).

- Om het baangebruik in lijn te krijgen met de omzettingsregeling is baansturing ingesteld. Vliegtuigen moeten tegen de wind in landen en starten, bij weinig wind is er echter wel een keuze voor baanrichting
- De traumahelikopter wordt te hoog berekend omdat geen rekening gehouden is met de vlootvernieuwing. Verzoek gedaan om dit aan te passen

Stand van zaken baansturing

1. Zomer start met normaal baangebruik (33%)
2. 12 weken veel baangebruik 06
3. Baansturing per 27 mei
4. “Indian summer”



Stand van zaken baansturing

1 Handhavingspunt Schiedam meest kritisch

2 Dreigende overschrijding Schiedam

3 Geen dreigende overschrijding Schiedam, wel kritisch

Rapportage over voortgang vulling handhavingspunten

In deze rapportage wordt per week invulling gegeven aan de vulling van de handhavingspunten gedurende het jaar en dan met bijzondere aandacht voor het handhavingspunt 6 bij Schiedam omdat deze het gevoeligst is voor overschrijding.
Onderstaande tabel geeft weer de verwachte totale geluidbelasting gedurende het jaar. Dit wordt genoemd "Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting" (oftwel ZOG).
De ZOG bestaat uit het gerealiseerde verkeer tot en met deze week aangevuld met het geprognostiseerde verkeer voor de resterende periode. Deze prognose is de basis voor de uitgifte van de slots geweest.
Het werkelijk verkeer wordt berekend op basis van werkelijk uitgevoerde vluchten, werkelijk baangebruik en werkelijke radartracks. Het geprognostieerde verkeer is op basis van verwacht verkeer, gemiddeld baangebruik en theoretische radartracks.

Relatieve vulling handhavingspunten

Zich Ontwikkelende Geluidsbelasting				Datum	6-3	13-3	20-3	27-3	3-4	10-4	17-4	24-4	1-5	8-5	15-5	22-5	29-5	5-6	12-6	19-6	26-6	3-7	10-7	17-7	24-7	31-7	7-8	14-8	21-8	28-8	4-9	11-9	18-9	25-9	2-10	9-10	16-10	23-10	31-10
		Limit	Prognose	Weeknr	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	Jaar
Handhavingpunt 1	Kop 06	100,0	96,2						85,3	85,3	85,1	85,1	85,7	85,5	85,5	86,7	88,1	89,3	90,4	91,4	91,0	91,0	91,0	91,0	90,6	90,2	89,7	89,3	89,3	88,9	90,0	89,1	88,9	88,5	87,9				
Handhavingpunt 2	Kop 24	100,0	90,2						85,1	84,7	84,1	84,0	84,0	83,4	82,8	82,0	81,3	80,5	79,8	79,4	79,8	81,3	81,9	82,8	83,4	84,0	84,5	84,7	84,5	85,1	85,1	84,7	84,5	84,7	84,9				
Monitoringspunt P0	Bergweg	100,0	82,0						76,0	76,0	76,0	76,0	76,4	76,4	76,4	77,5	78,7	79,4	80,0	80,9	80,9	81,7	82,0	82,8	82,6	83,0	83,6	83,6	84,0	84,1	84,7	84,7	84,7	84,9	84,9				
Monitoringspunt P1	Woudhoek	100,0	86,3						79,8	79,4	79,1	79,3	79,4	79,1	78,9	78,9	79,1	79,3	79,3	79,4	79,8	80,7	80,9	81,5	81,7	81,9	82,0	81,7	81,5	81,9	82,0	82,0	82,0	81,7	81,5				
Handhavingpunt 3	Bergschenhoek	100,0	86,9						83,4	82,8	82,2	82,0	82,0	81,5	80,9	80,2	79,6	79,1	78,2	77,8	78,3	79,8	80,4	80,9	81,7	82,4	83,0	83,0	82,6	83,2	83,2	82,8	82,6	82,8	82,8				
Handhavingpunt 4	Schiebroek	100,0	50,2						43,5	43,5	43,6	44,2	45,3	45,7	46,8	48,1	49,9	51,9	53,6	54,8	54,8	54,5	54,6	54,2	53,7	53,1	52,6	51,9	52,2	52,0	52,5	53,1	53,7	53,0	52,4				
Handhavingpunt 5	Overschie	100,0	52,8						48,6	48,6	48,4	48,2	47,9	47,5	47,1	46,6	45,7	44,9	44,1	43,8	43,9	44,8	45,0	45,6	46,0	46,7	47,1	47,6	47,5	48,0	48,0	47,8	47,5	47,9	48,4				
Handhavingpunt 6	Schiedam	100,0	77,1						76,0	76,9	77,3	78,0	80,0	80,9	82,2	86,3	91,0	95,3	99,1	102,8	102,1	101,4	101,4	101,2	99,5	98,2	97,3	95,9	96,8	96,2	97,7	98,4	99,1	97,7	96,6				

a. Capaciteitsdeclaratie zomer 2024

b. Actualisatie geluidstabellen GJ 2022

c. Uitwijken vluchten Schiphol april 2023

d. Svz baansturing gebruiksjaar 2023

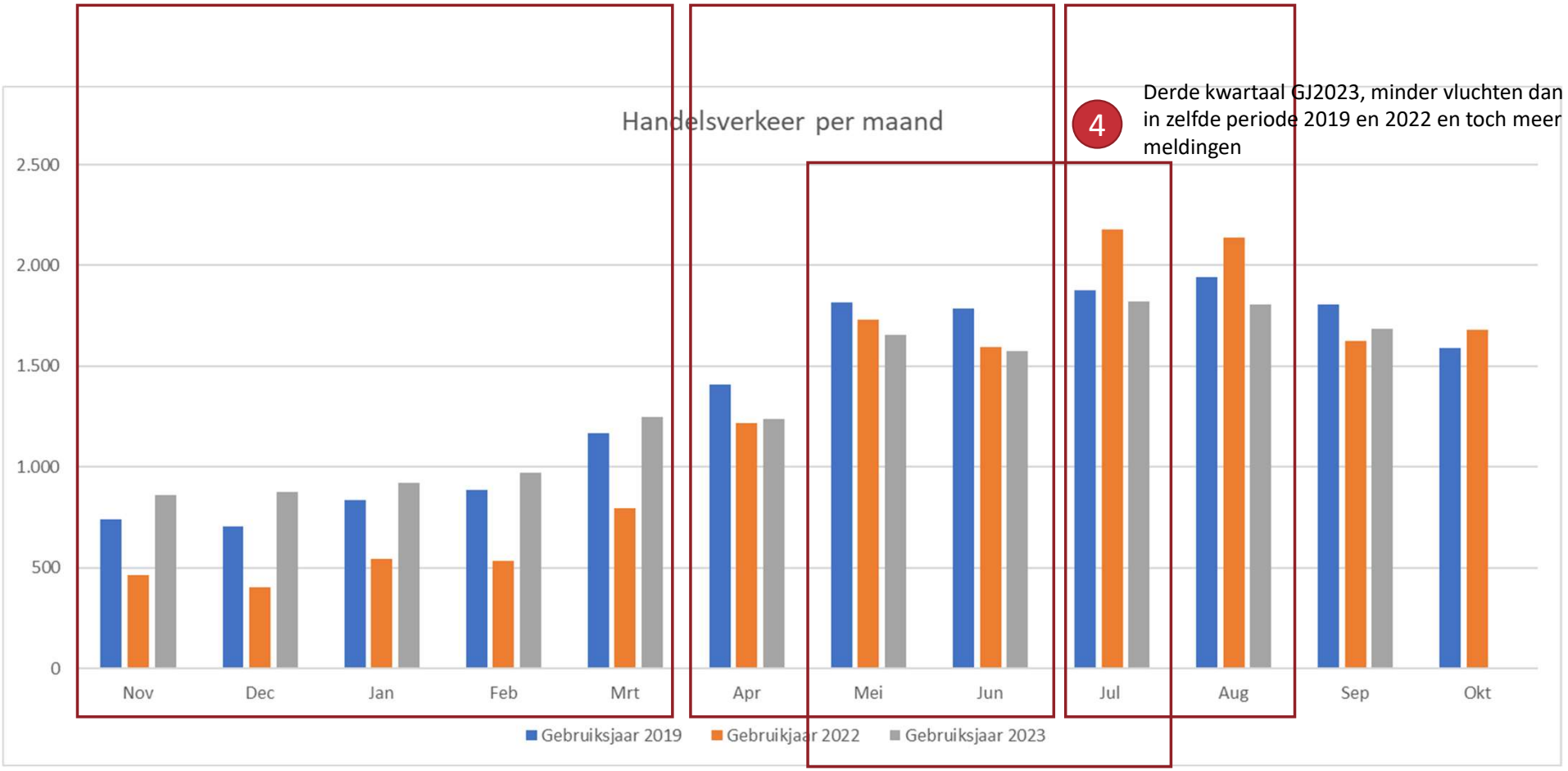
e. Eerste terugblik zomer 2023

Terugblik zomer 2023 (vergeleken met 2022 en 2019)

1 Winter (November-Maart)
2022 laag ivm beperkingen COVID
2023 iets boven 2022

2 April-juni
2022 en 2023 onder 2019

3 Juli en augustus
2022 duidelijk boven 2019
2023 onder 2022 en 2019



4 Derde kwartaal GJ2023, minder vluchten dan in zelfde periode 2019 en 2022 en toch meer meldingen

Contact

Steven van der Kleij

Steven.van.der.Kleij@rtha.com

Rotterdam The Hague Airport

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

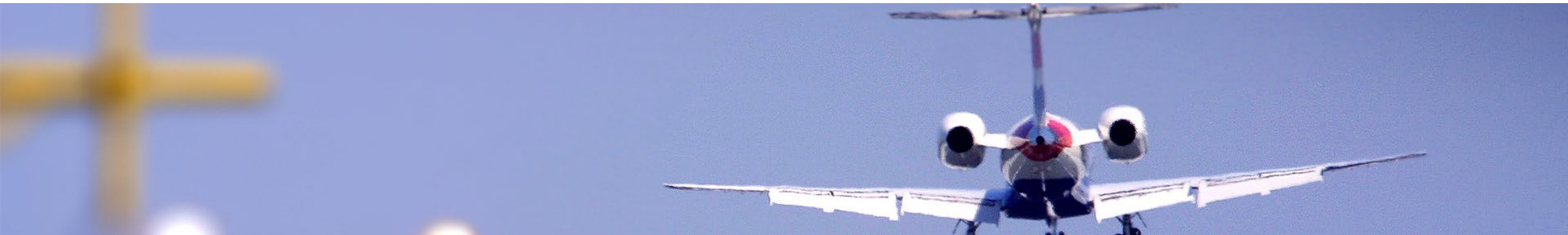
Reactienota

Milieueffectrappotage Rotterdam The Hague Airport

CRO vergadering 12 oktober 2023

Procedure tot nu

- donderdag 26 januari 2023 publicatie voornemen en concept NRD
- 26 januari 2023 tot en met 8 maart 2023: ter inzagelegging
- 9 maart 2023: presentatie stand zienswijzen aan CRO
- 24 april 2023: advies Commissie m.e.r.
- 23 juni 2023: publicatie Reactienota



Doel en status reactienota

- Meerdere doelen:
  - Beantwoording zienswijzen
  - Advies bevoegd gezag (BG) MER aan initiatiefnemer (IN)
  - Beoordelingskader voor toetsing

Rollen en bevoegdheden

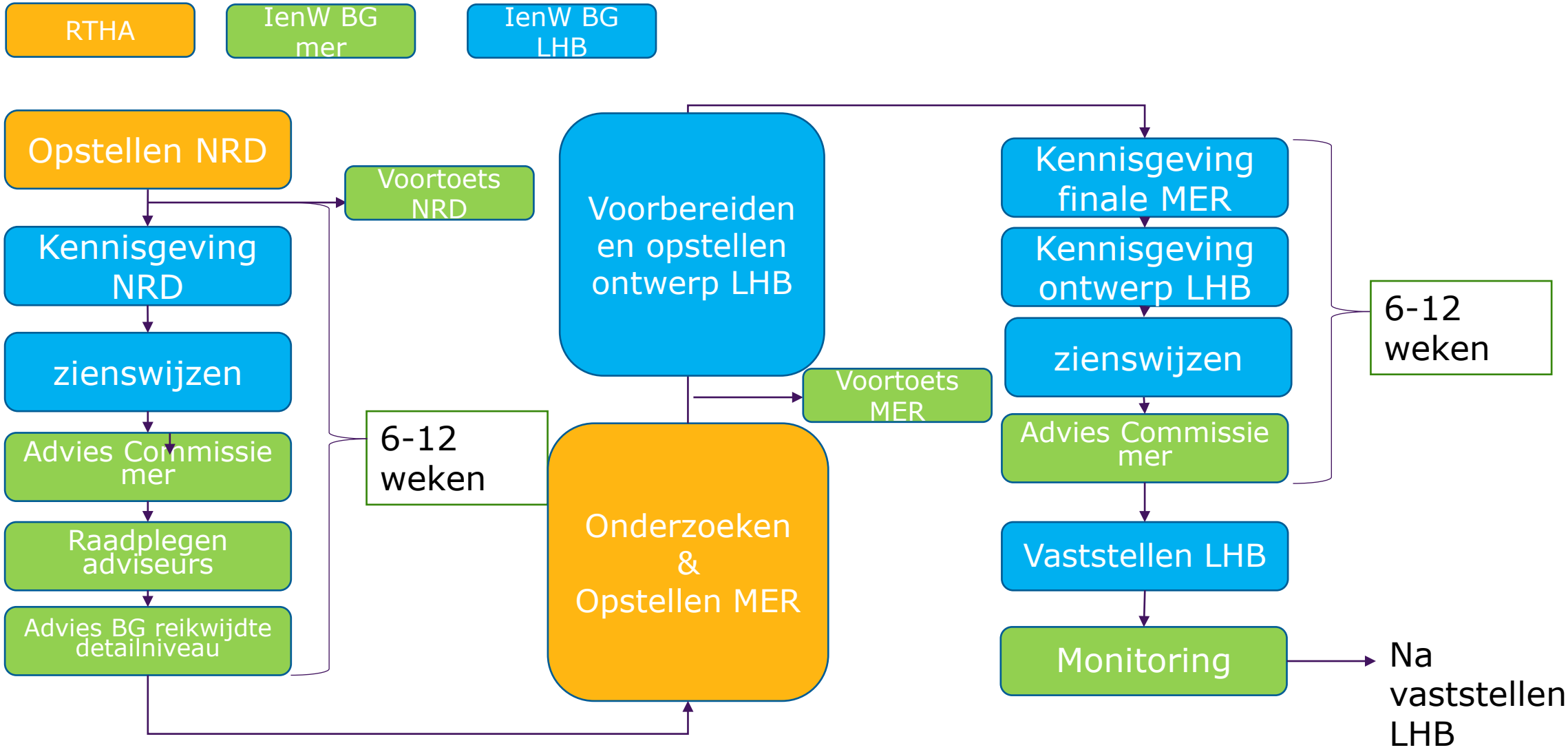
- **Bevoegd gezag mer (art. 7.1 lid 4 Wm) – IenW DG milieu en international**
- **Bevoegd gezag Luchthavenbesluit – IenW DG Luchtvaart en Maritieme Zaken**
- **Initiatiefnemer Rotterdam The Hague Airport**
- Adviesbureaus – milieuonderzoeken en opstellen MER (Adecs)
- Belanghebbenden: burgers, NGO’s, luchtvaartsector
- Wettelijk adviseurs: LNV en Rijksdienst voor cutureel erfgoed
- **Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)**
- Handhaving Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Wettelijke verankering

- Luchthavenbesluit (vergunning BG aan IN)
  - Bescherming van de omgeving
  - gebruiksruimte van de luchthaven
  - Regulering luchthavenluchtverkeer
  - ruimtelijke indeling van de omgeving

- Vergunning Wet natuurbescherming
  - Aanvraag 2020 ingediend bij LNV
  - Verankeren bestaand gebruik RTHA
  - Informatie voor MER

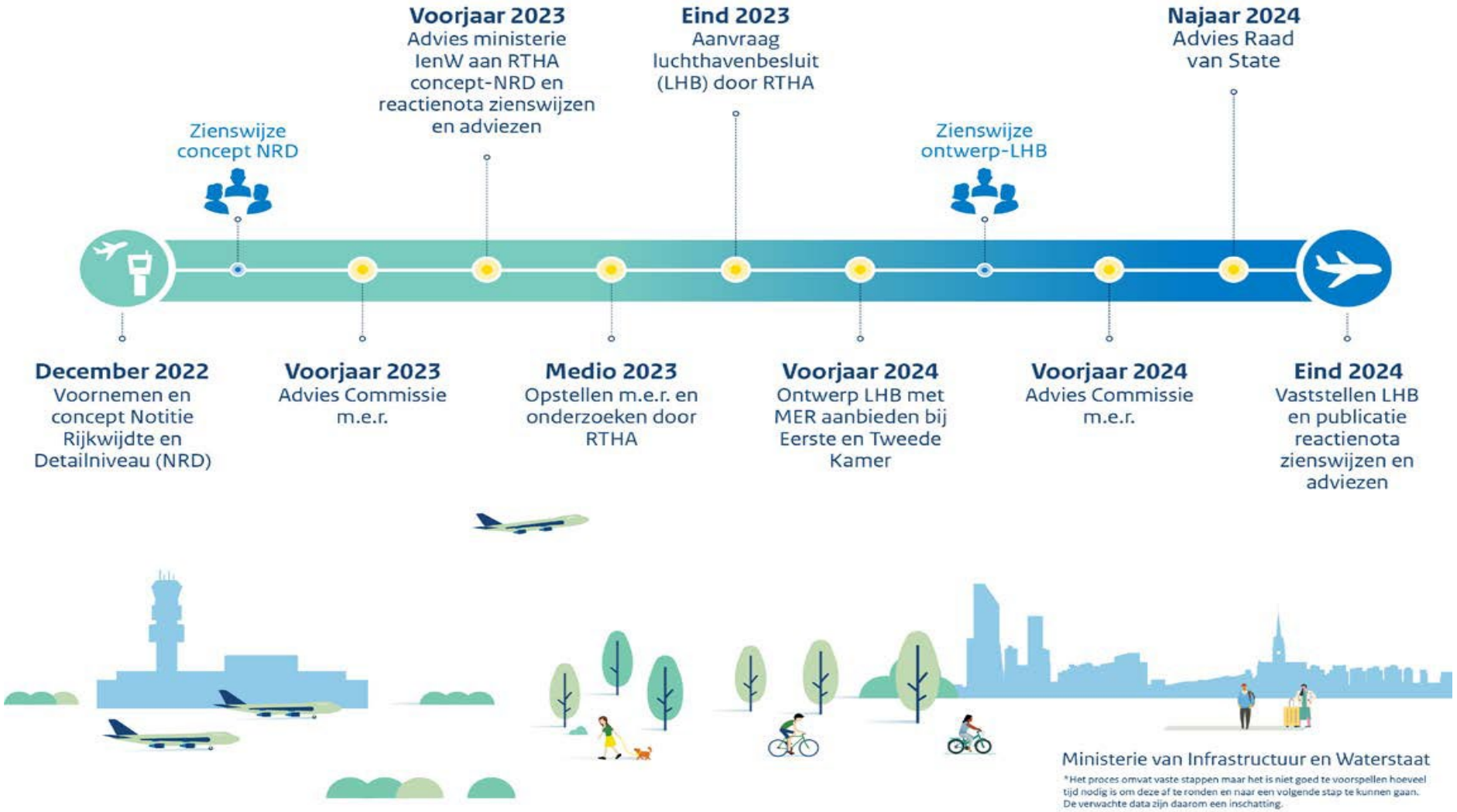
Procedure mer



Wijzigingen t.o.v. NRD

- Afbakening (omgevings)doelen
  - Kwantitatief en toetsbaar
- Alternatieven
  - Krimpalternatief 25% minder vliegbewegingen
  - Bevriezing aantal passagiers (indien onderscheidend)
- Hinderbeperking
  - Mogelijkheden om hinder verder te beperken

Planning vervolg – onder voorbehoud kabinetsformatie



Vragen