

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Rotterdamsche Aero Club (RAC), Rotterdam

CRO Luchthaven Rotterdam

1. Opening en agenda

De heer Herbert Habnit (voorzitter Rotterdamsche Aero Club) houdt een kort welkomstwoord namens de RAC. In zijn presentatie gaat hij in op de ontstaansgeschiedenis en historische mijlpalen van de oudste vliegclub/luchtvaartschool van Europa.

De voorzitter opent de vergadering om 14.16 uur. Ze bedankt Michiel Munting namens de RAC voor de gastvrije ontvangst in Rotterdam. Het is interessant om op een nieuwe locatie te vergaderen en meer inzicht te krijgen in de achtergronden van de verschillende leden van de CRO. De voorzitter heet de CRO-leden, toehoorders op de publieke tribune en de gastspreker Erwin Beukenholdt van DCMR van harte welkom.

De voorzitter noemt de volgende berichten van verhindering. De heer A. Weverling is verhinderd en laat zich vervangen door de ambtelijk vertegenwoordiger de heer E. Kommeren. De heer P. Lansink-Bastemeijer is verhinderd en laat zich vervangen door de ambtelijk vertegenwoordiger de heer R. van der Bolt. De heer B. Renkens (Transavia) is verhinderd en wordt vervangen door de heer N. Huisman.

Groep	Organisatie/Vertegenwoordiging	Aanwezig	Verhinderd
CRO	Voorzitter	Monique List-de Roos	
	Secretaris	Mira Sollie	
Overheden	Gemeente Rotterdam		Pascal Lansink-Bastemeijer
	Gemeente Rotterdam (adviseur)	Roel van der Bolt	
	Gemeente Lansingerland	Simon Fortuyn	
	Gemeente Lansingerland (adviseur)	Marijke Hamelers	
	Gemeente Schiedam	Frans Hamerslag	
	Gemeente Schiedam (adviseur)	Lydia Voogelaar	
	Provincie Zuid-Holland		Arne Weverling
	Provincie Zuid-Holland (adviseur)	Erik Kommeren	
Omwonenden	Rotterdam	Dirk Breedveld	
	Lansingerland	Dennis Thoen	
	Schiedam	Marcel Houtkamp	
Sectorpartijen	Exploitant RTHA	Wilma van Dijk	
	Exploitant RTHA (adviseur)	Steven van der Kleij	
	Luchtverkeersleiding	Maarten Repko	
	Kleine luchtvaart	Michiel Munting	
	Grote luchtvaart	Nino Huisman (Transavia)	Bart Renckens
Overigen	Bedrijfsleven (VNO-NCW West)		Rogier Krabbendam
	Natuur en Milieufederatie Zuid Holland	Nienke Schuil	
	DCMR Milieudienst Rijnmond (adv)	Richard Spaans	
	GGD Rotterdam-Rijnmond (adv)		Diana Filipov

De voorzitter neemt de agenda en nagekomen stukken door:

- Kwartaalrapportage Q1, ter kennisname, agendapunt 6.
- ILT Handhavingsrapportage RTHA gebruiksjaar 2024, ter kennisname, agendapunt 10.
- Revisie milieuvergunning RTHA, bespreken bij agendapunt 8.

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Rotterdamsche Aero Club (RAC), Rotterdam

CRO Luchthaven Rotterdam

De secretaris zal de volgende nagekomen stukken verwerken in het overzicht van ingekomen stukken, te weten:

- 04.03.25 Positieve subsidiebeschikking 2025 MinlenW.
- 10.03.25 Persbericht RTHA aanpassing terminal.

De status van het lopende actiepunt 2024-1 nr 2 wordt mondeling toegelicht door de heer Spaans, bij agendapunt 4.

De vergadering stemt hiermee in en de agenda wordt aldus vastgesteld.

2. Mededelingen

De CRO-vergadering is voorafgegaan door een informatiesessie met als thema “Luchtruimherziening”. De presentatie van het Ministerie van IenW gaf informatie over het ontwerp op hoofdlijnen van de nieuwe indeling van het Luchtruim (Schetsontwerp) en de Startnotitie Hoger Naderen van Luchthavens. Er is uitgebreid toegelicht wat de LRH betekent voor Schiphol en RTHA. Het ministerie informeert de CRO te zijner tijd over het verloop van het participatieproces. De voorzitter verwacht dat de CRO hierover nog wel om advies gevraagd zal worden door het ministerie.

De heer Repko deelt mee dat er twee VFR-vluchten elkaar te dicht hebben genaderd. LVNL is gevraagd om de veiligheid van het VFR-verkeer van baan 06 te verbeteren. Dit verzoek is op basis van een OVV rapport (Onderzoeksraad voor de Veiligheid) aan LVNL voorgelegd. Zodra een en ander is uitgewerkt zal LVNL de CRO over de aanvullende maatregelen nader informeren.

3. Ontslag en benoemingen leden

De voorzitter stelt vast dat er vandaag geen benoemingen op de agenda staan. Er zitten twee benoemingen ‘in de pen’, namelijk voor plv. omwonenden voor respectievelijk Rotterdam en Lansingerland. De voorzitter geeft de heer R. van der Bolt het woord. De heer Van der Bolt geeft aan dat de wervingsprocedure nog geen kandidaat heeft opgeleverd. Hij gaat in overleg met de heer D. Breedveld over het vervolgproces. Het is de intentie om de vacature voor de plv. omwonenden Rotterdam, nog eens open te stellen. De heer Van der Bolt licht toe welke acties zijn ondernomen. Zo is de vacature online gepromoot op de website van de CRO en de sites van een aantal bewonersverenigingen. Ook via social media, in enkele Facebook groepen, is de vacature bekend gemaakt. Tenslotte is de vacature in de digitale versie van het AD gepromoot. De BTV heeft zelf de vacature op hun site geplaatst. De heer Breedveld vult aan met enkele acties die vanuit de bewonersverenigingen zijn ondernomen. Hij stelt vast dat er breed aandacht gegeven is aan de vacature en dat het onderwerp wel leeft. Als de vacature opnieuw wordt opengesteld dan zou de wijkraad Overschie nog beter bij het wervingsproces betrokken kunnen worden.

De heer S. Fortuyn geeft aan dat de gemeente Lansingerland, samen met de griffie, heeft stil gestaan bij de legitimiteit van de aanstellingsprocedure. Het B&W advies hierover wordt op dit moment ambtelijk voorbereid. De heer Fortuyn vindt het belangrijk om de tijd te nemen om het proces goed door te spreken met elkaar. De situatie die in Schiedam is ontstaan was heel vervelend en verdient geen herhaling.

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Rotterdamsche Aero Club (RAC), Rotterdam

CRO Luchthaven Rotterdam

De voorzitter bedankt de heren voor hun toelichting. Ze hoopt van harte dat beide gemeenten met een voordracht voor een plaatsvervanger komen. Ze merkt op dat de website van de CRO dit jaar in elk geval gemoderniseerd wordt en moderne, aantrekkelijke uitstraling krijgt, waardoor mogelijk ook potentiële kandidaten belangstelling krijgen.

4. Actielijst

2024-1 nr 2 Verder onderzoek naar de toename van ernstige geluidhinder i.s.m. de GGD en de gemeente Rotterdam is samengevoegd met 2024-2 nr 2 Nieuw voorstel dat antwoord geeft op de vraag: waarom hebben we nu hinder en wat gaan we daar aan doen.

De actiehouder voor deze actie is DCMR. De heer Spaans licht de voortgang mondeling toe.

Bij het formuleren van de onderzoeksvraag heeft de werkgroep (waarin vertegenwoordigd Lansingerland, DCMR en GGD) gekeken naar een aantal (lopende) onderzoeken in relatie tot geluid, hinder en luchtvaart. De werkgroep stelt vast dat het onderzoek dat het Louis Bolk Instituut (LBI) dit voorjaar gaat uitvoeren, in opdracht van het Burgermeetnet, veel raakvlakken heeft met het door de CRO gevraagde onderzoek. Daarnaast wil de werkgroep ook de resultaten van de GGD Gezondheidsmonitor 2024 afwachten, die in mei worden verwacht. De werkgroep stelt daarom aan de CRO voor om het actiepunt tijdelijk op te schorten, zodat onderzocht kan worden of het onderzoek CRO ingepast kan worden in het LBI onderzoek. Zodra de resultaten van de GGD Gezondheidsmonitor bekend zijn kan bekeken worden of er een verdiepte analyse op GGD data plaats kan vinden. De CRO stemt in met deze procesvoorstellen.

Daarnaast, onafhankelijk van voornoemde onderzoeksvraag, stelt de werkgroep voor om een vier jarig belevingsonderzoek rondom de luchthaven RTHA uit te laten voeren door de GGD, zoals dit ook gebeurt bij de luchthaven Eindhoven Airport. De GGD Brabant voert dit onderzoek uit in opdracht van o.a. de omliggende gemeenten. Er wordt positief op gereageerd en de heer Fortuyn merkt op dat er nog een discussie loopt met het Ministerie IenW over uitbreiding van het aantal deelnemende gemeenten in de CRO. Hij stelt als tussenstap voor om de nieuwe samenstelling van de CRO af te wachten.

De heer Van der Kleij merkt op dat de GGD in het verleden dergelijke onderzoeken uitvoerde en dat dit is gestopt. Hiervoor in de plaats is een twee jaarlijkse GGD onderzoek gekomen dat bij alle luchthavens wordt uitgevoerd, volgens een zelfde opzet. De heer Spaans antwoordt dat de Rijksoverheid opdrachtgever is van dit brede onderzoek, waarin het aandeel geluid beperkt is en de bijdrage van de luchtvaart aan dát onderdeel geluid ook weer klein is. Mevrouw Hamelers vult hierop aan dat het belangrijk is dat er aanvullende informatie komt die de trends (minder vliegen, meer hinder) kunnen verklaren.

De voorzitter rondt het gesprek af. Zij gaat er vanuit dat de werkgroep haar aanvullende vragen mee kan geven aan het Burgermeetnet. Mochten hier beperkte kosten aan verbonden zijn, en besluitvorming hierover niet kan wachten tot de CRO in juni, dan kan dit ook via de mail afgestemd worden met de CRO.

De heer Breedveld geeft de suggestie mee om op de CRO website een link op te nemen naar het Burgermeetnetwerk. De secretaris zal dit oppakken.

5. BRR terugblik en vooruitblik

De heer Kommeren benoemt twee zaken. Ten eerste wordt op dit moment aan de samenwerkingsovereenkomst BRR de laatste hand gelegd. Er is eind december overeenstemming bereikt over de financiële verantwoordelijkheid voor het laten opstellen van de jaarrapportage meldingen RTHA door de DCMR. Als de overeenkomst definitief is, ontvangt de CRO dit als ingekomen stuk. Ten tweede bekijkt de BRR het opdrachtgeverschap over het opstellen van de jaarrapportage. Een voorstel wordt voorbereid en de volgende CRO vergadering in gebracht.

6. Meldingen hinder vliegtuigbewegingen rondom RTHA (*presentatie bijgesloten*)

De voorzitter leidt het onderwerp in. Zij geeft aan dat de opzet van het jaarrapport vernieuwd en versoberd is, zoals afgesproken in de vorige CRO vergadering. De heer Beukenholdt krijgt het woord voor een toelichting op het jaarrapport meldingen RTHA 2024. De heer Beukenholdt is werkzaam bij DCMR in het team luchtvaart en sinds drie jaar auteur van het jaarrapport. Hij licht de cijfers kort en bondig toe en benoemt de volgende opvallende zaken die in het rapport terugkomen:

- Opvallend voor de maanden april tot en met augustus is de sterke toename in het aantal meldingen ten opzichte van de matige toename in aantal vluchten in vergelijking met de overige maanden van 2024.
- Opvallend is dat het jaar 2023 het eerste jaar van de reeks is waarbij de gemeten geluidbijdrage hoger is dan de berekende geluidbijdrage. Deze trend wordt in 2024 voortgezet.
- Opvallend is de toename t.o.v. 2023 van Capelle aan de IJssel en Krimpen aan de IJssel en de afname van Nieuwerkerk aan den IJssel, Vlaarding en Berkel en Rodenrijs
- Opvallende toename van 53% waar te nemen in de nachtvluchtmeldingen uit Overschie
- Opvallende toename van 200 meldingen ten opzichte van 2023 over het aantal vluchten tussen 06:00 uur en 07:00 uur van Schiphol naar RTHA.

De heer Houtkamp brengt vanuit de omwonenden een aantal technische vragen onder de aandacht. De meldingstermijn was drie weken en is teruggebracht naar drie dagen. Dat is kort en vraagt om een toelichting. De heer Beukenholdt geeft aan dat dit te maken heeft met de ontwikkeling om zo actueel en precies mogelijk een weergave te kunnen geven van de meldingen, bijvoorbeeld via een dashboard. De heer Van der Bolt vult hierop aan dat dit al eens is vastgesteld. Daarbij is het aantal meldingen dat na 72 uur binnenkomt zo beperkt is dat dit het resultaat niet beïnvloedt. Daarbij zijn meldingen die later binnenkomen vaak onnauwkeuriger. De voorzitter benoemt dat de verkorting van de meldingstermijn afgestemd is op het beperkte aandeel meldingen na 72 uur. En dat de CRO dit bij de bespreking van de opzet van de jaarrapportage heeft besloten.

Na een korte discussie over het proces wordt besloten om de resterende ingebrachte technische vragen over het jaarrapport van de DCMR via de werkgroep hinderbeperking te laten beantwoorden en in de volgende CRO-vergadering hierover terug te melden.

De heer Thoen stelt een vraag over de kwartaalrapportage Q1 in relatie tot de jaarrapportage 2024. Hij leest in jaarrapport 134.500 meldingen en in de kwartaalrapportage over Q1 maar 24.000 meldingen per account. Hiermee lijkt een forse daling ingezet te worden. Hij vraagt zich af of dit klopt. De heer Spaans antwoordt dat de DCRM in Q1 2025 een afname ziet van 12% ten opzichte

van Q1 2024 en 20% minder melders/huishoudens. Dat is inderdaad een flinke daling en in Q2 zal blijken hoe deze trend zich voortzet.

De heer Breedveld stelt twee vragen. Ten eerste houdt hij een pleidooi om terughoudend te zijn met het verbinden van conclusies aan een groei of daling van klachten over vliegtuighinder. Er wordt soms snel een verband gelegd tussen dalende meldingen en stillere vliegtuigen zonder nader onderzoek. Ten tweede stelt hij vast dat de patronen al jarenlang hetzelfde beeld geven. Hij doet de oproep om rapporten en conclusies, als in de jaarrapportage, actueel te houden en ook beleidsmatig op te pakken. De oproep wordt ondersteund door de leden.

De heer Thoen wijst naar een grafiek in de jaarrapportage met de piek van meldingen in het tijdvak tussen 7.00 – 8.00 uur. Hij vraagt om ook het aantal vluchten op te nemen. De heer Spaans gaat in overleg met de luchthaven om vast te kunnen stellen of zij hierover actuele data kunnen aanleveren, zodat die in het jaarrapport opgenomen kunnen worden. De heer Fortuyn vraagt om ook mee te nemen of een koppeling gelegd kan worden tussen de melding en het type vliegtuig.

De voorzitter sluit het agendapunt af en bedankt de heer Beukenholdt voor de heldere presentatie.

7. Werkgroep HBM

De secretaris doet verslag van de stand van zaken van de werkgroep hinderbeperkende maatregelen (WHBM). Zij bespreekt aan de hand van een aantal sheets de voortgang van de lopende acties. In de volgende alinea's is een korte samenvatting opgenomen.

Bijeenkomst melders (actie jaarplan 2024/2025)

WHBM wil ervaring op doen met gesprekken in kleine groepjes. Gesprek gaat over: melding, vraag geluidsoverlast, proces afhandeling melding. Bij de organisatie van de gesprekken wordt de AVG in acht genomen. De opzet sluit aan bij de 'best practices' van de werkgroep hinder MAA. Uit een belronde (naar degenen die hun telefoonnummer hebben vermeld) blijkt dat er bij de melders interesse is voor een dergelijk gesprek. De ambitie is om op korte termijn de gesprekken in te plannen.

Onderzoek afwijken SID (actie 2024-1 nr 1)

Het MinlenW heeft de WHBM op 17 februari bijgepraat over de uitkomsten van de 1^e fase van het landelijk onderzoek naar afwijkers. Betreft een technische analyse van clusters van afwijkers (tot 6000 voet en tot 300 voet). Op 12 mei worden de vervolgresultaten met de WHBM gedeeld.

WHBM zet (data) onderzoek gericht op communicatie tussen verkeerstoren en piloot voort. Data-analisten van LVNL zijn bereid om ons te helpen. Doel is om een duidelijker beeld te krijgen bij de reden van afwijking. Met LVNL als 'linking pin' wordt dubbelwerk in onderzoeken voorkomen. De CRO wordt op 4 juni geïnformeerd over de voortgang van onderzoek(en).

Vertekroute 24 (actie 2023-3 nr 2)

Gaat over het ontwerpen van een nieuwe vertekroute voor de Transaviavloot op RTHA om geluidshinder voor Schiedam te beperken. Het ontwerpuitgangspunt is gebaseerd op het nauwkeurig volgen van een vertekroute met een vaste bochtstraal. In WHBM gesproken over de complexiteit van de maatregel en de onzekerheid van de uitkomst. Het advies van de werkgroep

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Rotterdamsche Aero Club (RAC), Rotterdam

CRO Luchthaven Rotterdam

aan de CRO is, om de actie op te schorten en de uitkomsten van de onderzoeken naar de afwijkingen van de SID's af te wachten.

De heer Fortuyn en de heer Hamerslag kunnen zich aansluiten bij het voorstel van de WHBM. De heer Houtkamp legt zich hierbij neer met de aantekening dat hij een andere mening is toegedaan. Mevrouw Voogelaar verwijst naar de presentatie tijdens de informatiesessie vandaag over de nieuwe indeling van het luchtruim. Zij vraagt zich af hoe de maatregel zich hiertoe gaat verhouden. De heer Thoen stelt voor om deze actie als 'mee koppelkans' mee te geven bij de luchtruimherziening. Hiervoor is tijdens de presentatie vandaag namens het ministerie een opening geboden. De werkgroep pakt deze actie op.

Vertekroute 06 (actie 2021-4 nr 1)

Gaat over een beperkte aanpassing van een vertekroute. De actie loopt al sinds 2019. Met de ambtelijke vertegenwoordiging BRR is op 7 maart jl. overleg geweest. De conclusie is dat het proces zorgvuldig, volgens afspraak is verlopen. Het discussiepunt gaat over de manier waarop de berekende afname van het aantal ernstig gehinderden binnen de respectievelijk 48 en 56 dB Lden contouren afgewogen wordt tegen de berekende toename binnen de 40 dB Lden contour. De heer Van der Kleij geeft aan dat hij hier vanochtend nog overleg heeft gehad met het ministerie. Dit discussiepunt speelt niet alleen bij de onderhavige vertekroute maar ook in algemene zin bij de luchtruimherziening. Ongeveer een jaar geleden is in het kader van de PAMV-project, onderzoek gedaan naar de validatie van de bruikbaarheid van het Lden-rekenmodel door het RIVM. Uit dit onderzoek is gebleken dat het Lden-rekenmodel voldoende betrouwbaar is om te gebruiken bij besluitvorming voor waardes vanaf 50dB Lden en hoger. De WHBM zal een nieuw advies opstellen waarin de conclusies uit het PAMV-project meegenomen worden.

8. Luchthaven Rotterdam

Mevrouw Van Dijk krijgt het woord en geeft een toelichting over de gang van zaken rond de revisie van de milieuvergunning. Het betreft de actualisatie van een ontwerp beschikking die door de DCMR als bevoegd gezag, vorige week bekend is gemaakt. Zij begrijpt heel goed dat de bewoners zich overvallen voelen. Zij verontschuldigt zich dat de luchthaven hier niet pro-actief over heeft gecommuniceerd nu het proces al zo lang loopt. Ze hecht eraan om nog eens te zeggen dat ze de gang van zaken betreurt. Vragen zijn welkom, met de kanttekening dat de DCMR leidend is in de actie.

De voorzitter merkt op dat zij het belangrijk vindt dat de leden van de CRO automatisch ook worden geïnformeerd als er persberichten worden verstuurd. Deze afspraak hierover is herbevestigd. Mevrouw Schuil heeft de revisie diagonaal doorgenomen en haar bekruipt het gevoel dat de vergunning gestoeld is op groei. Mevrouw Van Dijk bedankt mevrouw Schuil voor deze verduidelijkende vraag. Zij geeft aan dat het aanvraagformulier van de DCMR werkt met verplichte invulvakken. Het invullen van passagiersaantallen maakt het mogelijk om een bandbreedte vast te kunnen stellen. De revisie gaat over het verwijderen of reduceren van grondgebonden activiteiten. Het volume van het vliegverkeer wordt níet in de milieuvergunning geregeld. Mevrouw Van Dijk sluit af met de mededeling dat de RTHA zich aan de afspraken houdt en niet gaat groeien. Er is wel een autonome ontwikkeling in het aantal passagiers per vliegtuig.

Voor wat betreft de voortgang van het Luchthaven besluit wordt nu eerst afgewacht wat de gevolgen van de Rendac-uitspraak (18.12.24) betekenen voor de aanvraag van de RTHA. Mevrouw Van Dijk hoopt voor de zomer 2025 voortgang te kunnen melden. De heer Thoen vraagt om de aanvraag niet nét voor de zomer in te dienen. Mevrouw Van Dijk antwoordt dat er rekening wordt gehouden met een goede voorbereidingstijd.

Voor wat betreft de capaciteitsdeclaratie winter 2024/zomer 2025 geeft de heer Van der Kleij een korte toelichting. In de winter waren er 500 slots over, daarvan zijn er 300 overgeheveld naar de zomer. Tenslotte verwacht de RTHA eind maart nader bericht van het ministerie en LVNL over de geplande NAVO-top op 24 en 25 juni in Den Haag. De heer Repko antwoordt dat deze informatie wordt gepubliceerd zodra dat kan.

9. Planning en control cyclus

De voorzitter stelt het jaarverslag 2024 inclusief de financiële verantwoording aan de orde. De heer Fortuyn stelt vast dat er sprake was van een beperkte onderbesteding van € 5.714,-- De voorzitter licht toe dat er afgelopen jaar rekening was gehouden met extra activiteiten in het kader van de LRH. Het bedrag zal teruggestort worden naar het Ministerie van IenW. De voorzitter merkt op dat de bezoldiging en de reiskostenvergoeding van de voorzitter anders is dan in voorgaande jaren. Dit is conform de afspraken in het benoemingsbesluit.

10. Ingekomen en nagekomen stukken

Het overzicht van inkomen en nagekomen stukken geeft geen aanleiding tot vragen.

11. Verslag CRO plenair 12 december 2024

Het verslag van de CRO-vergadering 12 december 2024 wordt ongewijzigd vastgesteld.

12. Rondvraag en sluiting

De heer Thoen stelt een verduidelijkende vraag over medische vluchten. De heer Van der Kleij antwoordt dat bepaalde medische vluchten (donororganen) wel in de maatschappelijke geluidszone vallen en andere medische vluchten (evacuaties) weer niet. Er is nog niet bekend welk percentage van de vluchten welk karakter heeft.

Van de rondvraag wordt verder geen gebruik gemaakt en de voorzitter sluit de vergadering om 16.22 uur.

Erwin Beukenholdt

JAARRAPPORT 2024

MELDINGEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT



Inhoud
&
Context

Ontwikkelingen
luchtvaart

Feiten
&
Cijfers

Relatie vluchten
meldingen

Geluid

Vervolg analyse en
aanbevelingen

INHOUD EN CONTEXT JAARRAPPORT



ONTWIKKELINGEN LUCHTVAART

Projecten en ontwikkelingen gebruiksjaar 2024:

- Nieuwe afspraken rapportage CRO
- Doorontwikkeling RANOMOS
- Programma Luchtruimherziening
- Wijziging Regeling burgerluchthavens rekenvoorschrift geluidbelasting
- Transavia stapt over van Boeing naar Airbus

Gerelateerde luchtvaart projecten:

- Burgermeetnet RTHA

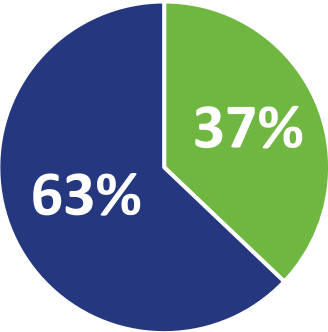


FEITEN EN CIJFERS

VLIEGBEWEGINGEN

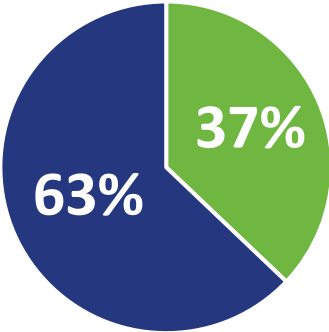
	2023	2024	verschil t.o.v. 2023
Groot verkeer	21.246	20.857	-2%
Klein verkeer	36.016	35.373	-2%

2023



■ Groot ■ Klein

2024



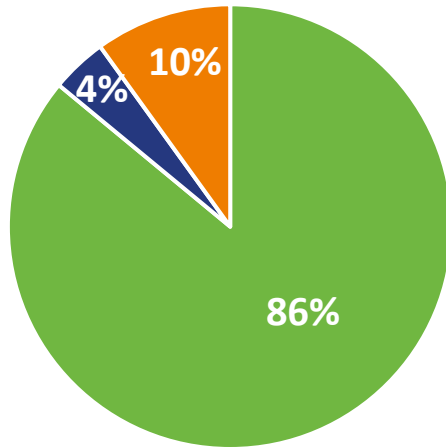
■ Groot ■ Klein



FEITEN EN CIJFERS

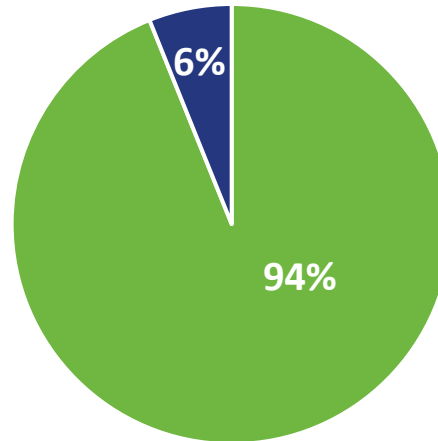
MELDINGEN

Meldingen 2024
86% = 134.540



- RTHA
- Overvlieger niet Schiphol
- Overvlieger Schiphol

Nachtmeldingen 2024



- Dag-avondmeldingen
- Nachtmeldingen



FEITEN EN CIJFERS

AANTAL MELDINGEN PER KLASSE

Klasse	2023	2024	verschil t.o.v. 2023
1: 1-2 meldingen	1.716	1.223	-29%
2: 3-10 meldingen	2.449	1.891	-23%
3: 11-25 meldingen	2.942	2.501	-15%
4: 26-50 meldingen	4.254	4.705	11%
5: 51-100 meldingen	6.873	7.674	12%
6: 101-200 meldingen	12.150	10.881	-10%
7: 201+ meldingen	126.051	105.665	-16%
Totaal	156.435	134.540	-14%



FEITEN EN CIJFERS

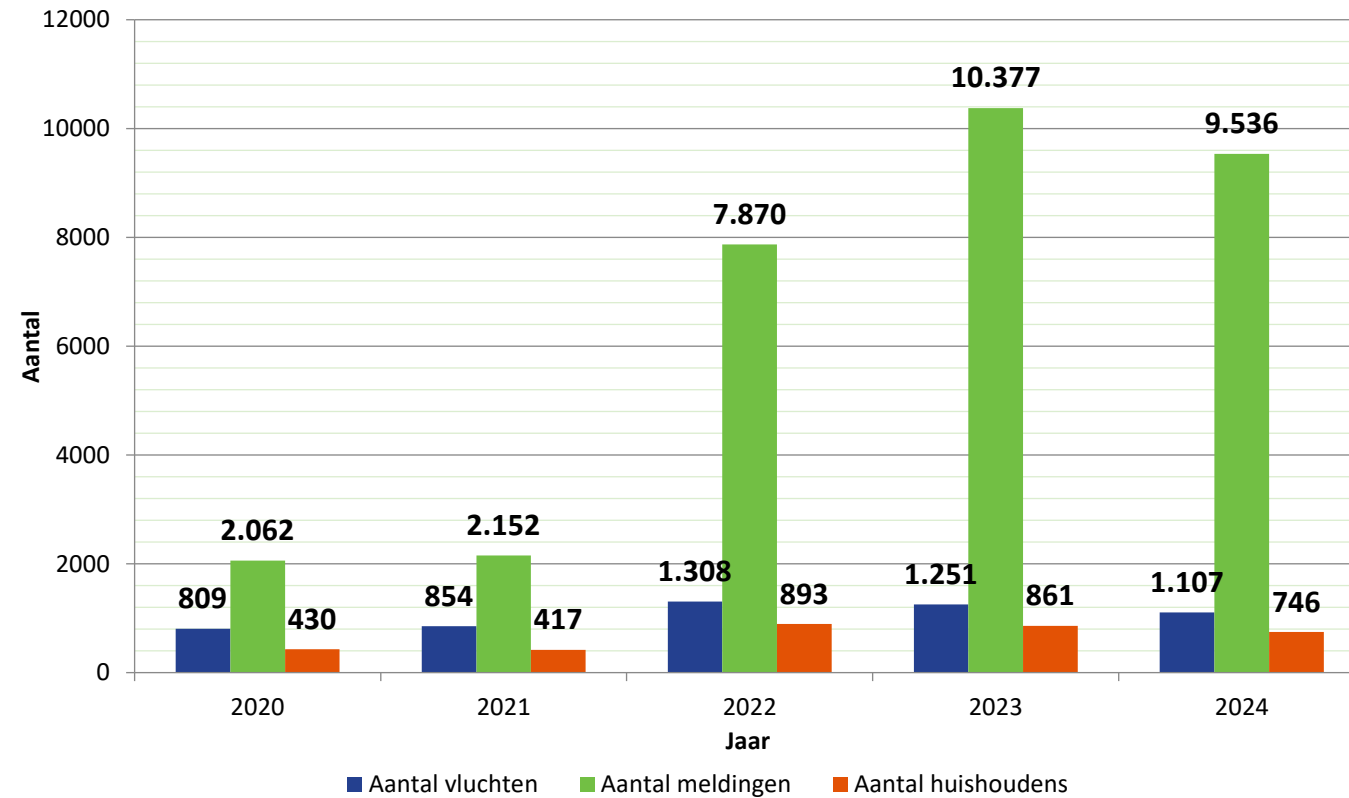
AANTAL HUISHOUDENS PER KLASSE

Klasse	2023	2024	verschil t.o.v. 2023
1: 1-2 meldingen	1.419	998	-30%
2: 3-10 meldingen	470	353	-25%
3: 11-25 meldingen	175	148	-15%
4: 26-50 meldingen	117	132	13%
5: 51-100 meldingen	94	106	13%
6: 101-200 meldingen	84	75	-11%
7: 201+ meldingen	160	123	-23%
Totaal	2.519	1.935	-23%



FEITEN EN CIJFERS

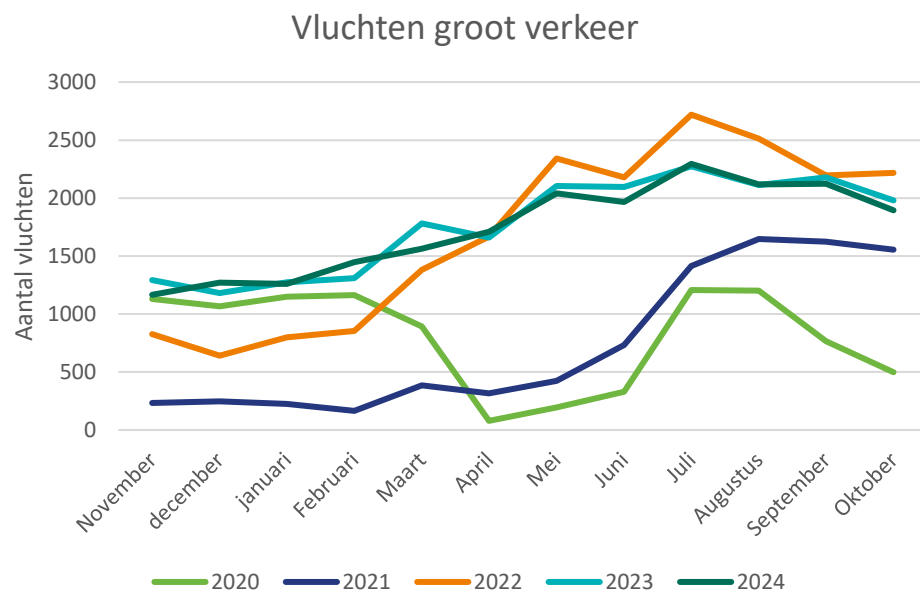
NACHTVLUCHTEN



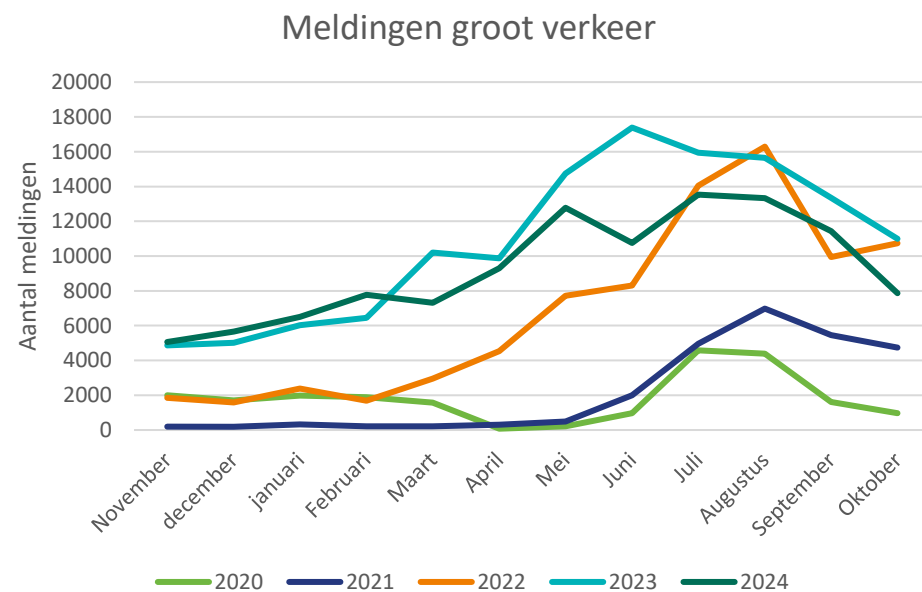
- Minder nachtvluchten in 2024 dan in 2022 en 2023
- Minder nachtmeldingen en melders dan in 2023

RELATIE VLUCHTEN EN MELDINGEN

Aantal vluchten groot verkeer



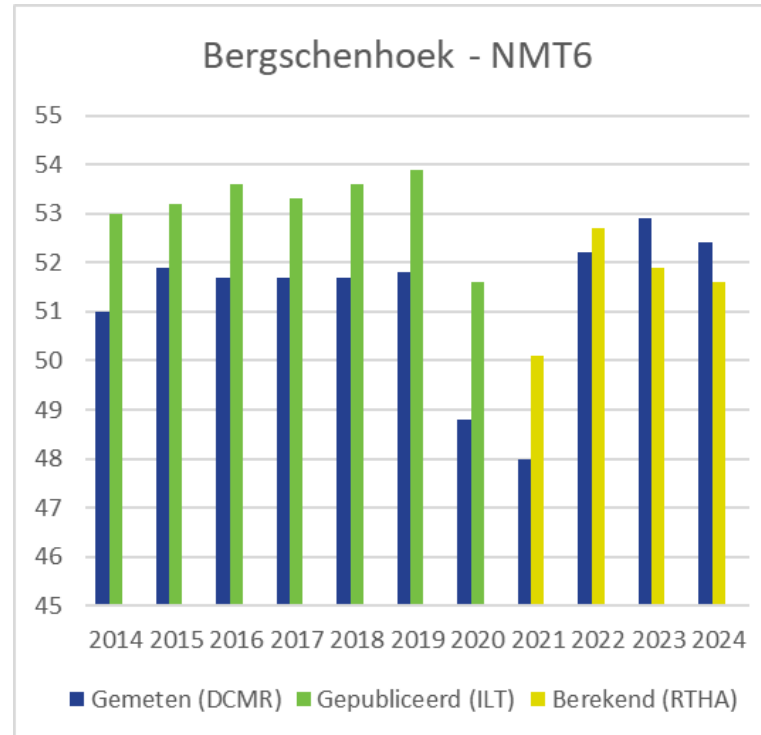
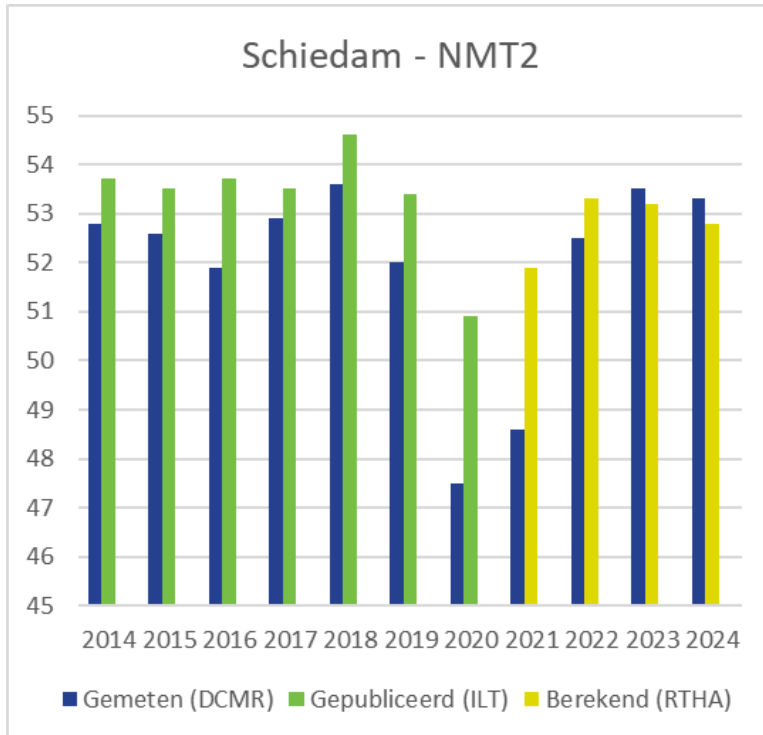
Aantal meldingen groot verkeer



- Vluchtenverloop nagenoeg gelijk aan 2023
- Meldingenverloop volgt vluchtenverloop

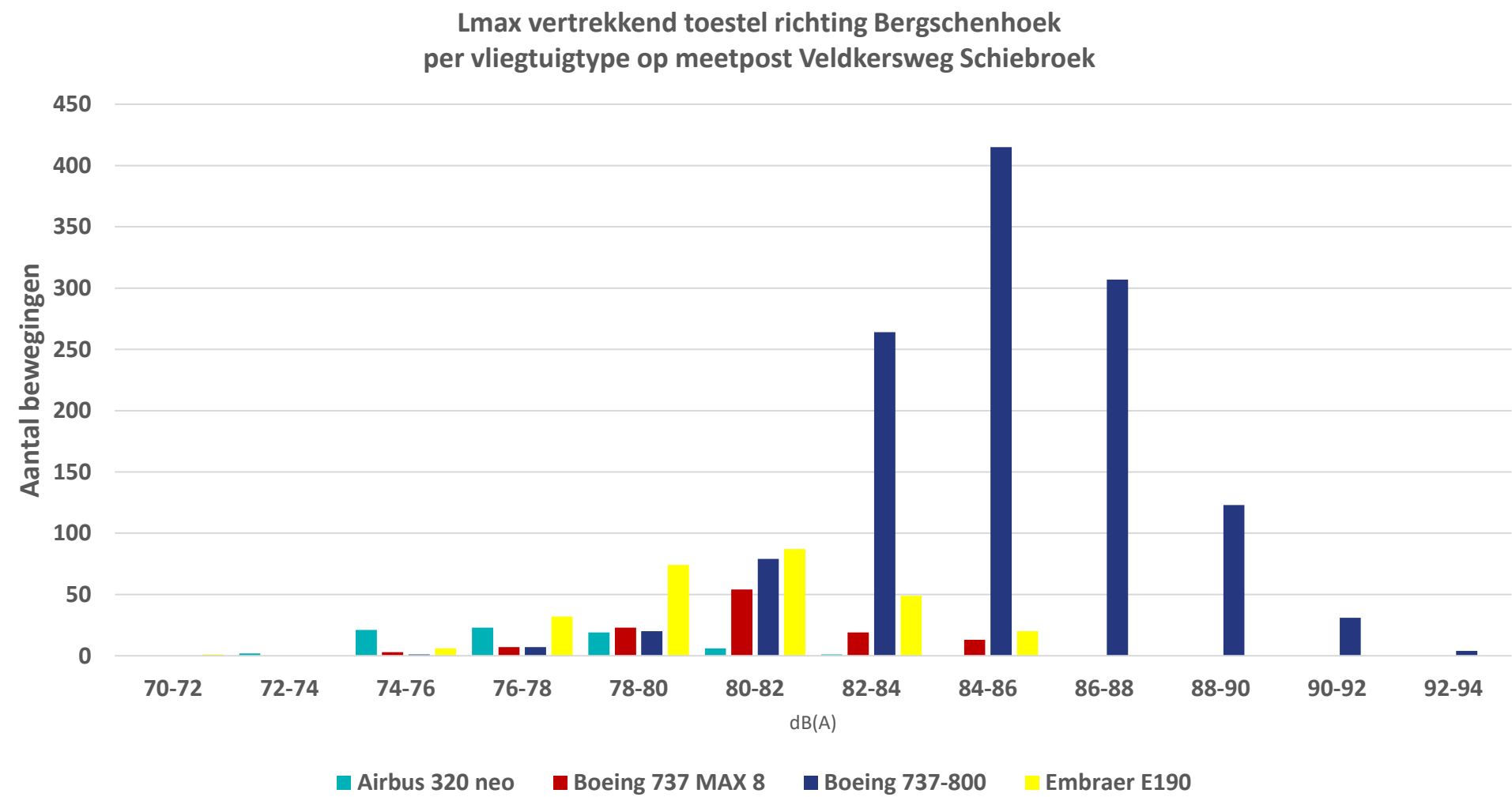
GELUID

METEN VS. BEREKENEN



- Voor beide meetlocaties afname berekend en gemeten
- Voor beide meetlocaties gemeten waarde hoger dan berekende waarde
- Het verschil tussen meten en berekenen voor beide punten is niet groter dan 1 dB
- Gemeten waarden hoger dan berekende waarden, mogelijke oorzaak zijn nieuwe appendices

GELUID PER VLEGTUIGTYPE



DANK VOOR UW AANDACHT!



Vragen?



Parallelweg 1
3112 NA Schiedam

Tel. 010 246 80 00

info@dcmr.nl
www.dcmr.nl