



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 16 maart 2017

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

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland : mw. T. Dronkers
Gemeente Schiedam : mw. P. van Aaken
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport : dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. W. Zuidveld
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : dhr. B. Mooren (t.m. punt 6)
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. T. van de Coevering
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Poot (v.a. punt 6)
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : dhr. H. van Breemen *)

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland : mw. A. Bom
Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam : dhr. P. Langenberg
Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand

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

1. Opening

De voorzitter heet de directeur van de luchthaven, dhr. Louwerse hartelijk welkom als gast. Er zijn berichten van verhindering ontvangen van mw. Bom, dhr. de Jong en dhr. Langenberg. De voorzitter merkt op, dat de provincie geheel afwezig is,

(naschrift secretaris: dhr. Schilperoord is inmiddels met pensioen en zal daarom niet meer deelnemen aan de vergaderingen van de CRO.)

a. agenda

Op verzoek van dhr. Poot, die door onvoorziene verplichtingen elders de vergadering niet vanaf het begin kan bijwonen, wordt de volgorde van de agendapunten als volgt gewijzigd: 1, 2, 3, 4, **7, 8, 11, 12, 13, 5, 6, 9, 10**, 14, 15, 16, 17. Echter vanwege de beschikbaarheid van dhr. Schrijnen zal uiterlijk om 15.30 uur worden begonnen met punt 6.

Nagekomen stuk 04.b.1, een voorstel van de luchthaven voor een communicatie pilot, zal worden behandeld bij agendapunt 14.b.

n.b. Uiteindelijk zijn de agendapunten in de volgende volgorde behandeld: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 5, 6, 9, 10, 14, **13**, 15, 16, 17.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Ingekomen stukken

De nagekomen ingekomen stukken van de BTV (03.a) en NMZH (03.b en 03.b.1), beide reactie op het advies van de verkenner, worden voor kennisgeving aangenomen.

4. Verslagen

a. concept verslag overleg 15 december 2016

tekst:

Mw. v.d. Coevering merkt op, dat een plaatsvervanger van een bewonersvertegenwoordiger alleen vermeld dient te worden in het overzicht van aan- en afwezig, indien hij of zij op dat moment de bewonersvertegenwoordiger daadwerkelijk vervangt, en dan uiteraard als aanwezig. In alle andere gevallen wordt hij of zijn niet vermeld, dus ook niet als afwezig.

Mw. Deurloo en dhr. v.d. Ouderaa worden derhalve geschrap in het overzicht van afwezig. Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

naar aanleiding van:

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

b. actielijst

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

c. vastgesteld verslag overleg 6 oktober 2016

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

5. Terug/voorblik BRR

De voorzitter constateert dat deze terugkoppeling vanuit de BRR niet goed is voorbereid en dat er te vaak ter plekke geïmproviseerd wordt. Hij wil aan de BRR meegeven dat het belangrijk is dat er een goede aansluiting is met de CRO (als voorportaal van de BRR) en dat er daarom een ordentelijke rapportage zou moeten zijn. Dhr. Fortuyn merkt op dat dit ook speelt in het kader van de governance discussie en is het verder met de voorzitter eens.

Dhr. v.d. Bolt stelt vast dat het resultaat van de afgelopen periode reeds grotendeels op de agenda deze CRO vergadering staat. De BRR wil het concept advies aan de Staatssecretaris over de toekomst van de luchthaven eerst voorleggen aan de raden en staten. Hiertoe zal het worden voorzien van een standpunt van de respectievelijke colleges. Volgens de planning zal deze stap half april voltooid zijn, waarna het concept advies beschikbaar is voor bespreking in de CRO *). Hiervoor wordt een extra vergadering van de CRO gepland. **(actie: secretaris)**

Dhr. Fortuyn merkt nog op, dat er binnen de BRR sprake is van verschillende snelheden en dat men nog steeds in de beeldvormende fase verkeert.

6. Toekomst luchthaven

a. advies verkenner (presentatie dhr. J. Schrijnen)

Dhr. Schrijnen geeft een korte toelichting op zijn advies. Hij stelt, dat er een grote kans is dat de Staatssecretaris het advies overneemt, als er een eendrachtig verhaal ligt. Er moeten vier dingen tegelijk gebeuren:

1. De aanvraag voor een luchthavenbesluit doen.
2. Een plan voor het verplaatsen van de heli's ontwikkelen.
3. Het zakelijke profiel versterken.
4. De omgang met gehinderden verbeteren; hierbij gaat het erom dat het gesprek beter plaatsvindt (To70 heeft informatie over "bemiddelaar").

en verder:

5. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit: dit ligt volgens dhr. Schrijnen vooral op het bordje van de gemeente Rotterdam.
6. Versteving governance op RTHA: dhr. Schrijnen signaleert, dat hij zich bemiddelaar voelde tussen RTHA en BRR; dat moet anders.

b. reactie RTHA / vervolg proces

Dhr. Louwerse vat de officiële communicatielijn van de luchthaven samen:

- RTHA is tevreden over het proces van deze verkenning en ook over de conclusies.
- Toch meent RTHA, dat versterking van de regionale economie het best bereikt kan worden middels scenario 3b of 3c.

Verder benadrukt hij, dat het van groot belang is dat "we in gezamenlijkheid blijven praten over hoe we dingen doen".

*) De BRR heeft het concept advies later vastgesteld dan oorspronkelijk gepland; op 9 mei is het openbaar gemaakt, waarna het beschikbaar was voor bespreking in de CRO.

Over de in het advies van genoemde zes actiepunten zegt dhr. Louwerse het volgende:

1. Plaats het maatschappelijk helikopterverkeer uit.
=> liever vandaag dan morgen; wordt met urgentie opgepakt.
2. Ontwikkel RTHA tot een luchthaven gericht op (met name) zakelijke bestemmingen in Europa.
=> dit wordt bemoeilijkt door de regelgeving (onderzoek of het als één beschouwen van het luchtruim in de agglomeratie echt niet mogelijk is); in ieder geval wel de marketing richten op bestemmingen die dit profiel versterken; ook richten op inkomend verkeer; met prijsbeleid versterken van zakelijke luchthaven, ook met pakket op de grond.
3. Vergroot de economische meerwaarde voor de regio.
=> bezig met maatschappelijke meerwaarde.
4. Blijf alert op geluidshinder beperkende mogelijkheden en verbeter de omgang met verhinderden.
=> kijk met een frisse blik.
5. Werk aan verbetering van de leefomgevingskwaliteit.
=> ja.
6. Verstevig de governance op RTHA en ga aan de slag met bovenstaande acties.
=> wil graag met alle partijen kijken hoe e.e.a. verbeterd kan worden; eens met dhr. Schijnen dat bemiddelen (door verkenner) niet meer zou moeten.

Dhr. Poot vraagt of wat betreft de luchthaven bovenstaande opsomming ook geldt, als er geen ruimte voor extra vluchten bijkomt. Dhr. Louwerse antwoordt bevestigend, maar benadrukt dat hij wel extra ruimte nodig heeft.

c. inhoudelijke discussie CRO over advies

De voorzitter heeft om de besluitvorming over een eventueel standpunt van de CRO over het advies van de verkenner te structuren samen met de secretaris een tekstvoorstel gedaan. Dit is enkele dagen voor de vergadering aan de leden toegezonden.

Mw. Kuijpers memoreert, dat de NMZH ook al een reactie op het advies gegeven heeft (zie punt 3). De NMZH beoordeelt het advies positief. Het biedt diverse kansen. Echter de consequenties voor de geluidshinder van het uitplaatsen van de helikopters en de invulling van de vrijgekomen ruimte zouden meer inzichtelijk gemaakt moeten worden. Er is een verschil in geluidsproductie op de handhavingpunten tussen (maatschappelijk) helikopterverkeer en commerciële lijndiensten. Ook vliegen de helikopters vaker 's nachts. Dhr. Schrijnen snapt dit, maar wijst erop dat er sprake is van een bedrijf met een vergunning. Er zal gekeken moeten worden binnen de bestaande manier van meten/rekenen. De voorzitter onderstreept, dat de bestaande vergunning de beschikbare ruimte bepaalt.

Dhr. Witjes stelt, dat de contouren 500 m verschuiven als je de plaatjes vergelijkt met de bestaande vergunning. Volgens dhr. Schrijnen klopt de huidige werkelijkheid niet met de vergunning. Ke moet nog worden omgezet naar Lden. Het plaatje zonder heli's is nog niet getekend. Er zou nog een aanvullende MER gemaakt moeten worden. De voorzitter voegt hieraan toe dat de winst ook tegen kan blijken te vallen, en dat dit dus nog geverifieerd zal moeten worden.

Mw. v.d. Coevering is het eens met mw. Kuijpers. Zij wil ook graag de consequenties voor de werkelijke herrie zien.

Dhr. Poot onderschrijft het advies van de verkenner, maar heeft nog wel vragen en zorgen. Hij wil ook nog openlaten hoe de vrijgekomen ruimte gebruikt gaat worden.

Dhr. Fortuyn vindt het nog te vroeg voor een actieprogramma (zoals genoemd in het tekstvoorstel van de voorzitter). Hij wil eerst horen wat de raden en staten vinden. De voorzitter antwoordt, dat toch een keer zal moeten worden uitgelegd hoe met het advies wordt omgegaan. Uiteraard hoeft het actieprogramma zelf niet vandaag al opgesteld te worden.

Mw. v. Aaken vindt het voor bestuurders nog te vroeg om het advies al te onderschrijven.

Volgens dhr. Mooren is het probleem dat de CRO bestaat uit vertegenwoordigers van overheden en maatschappelijke organisaties. Je mag als CRO best wel wat vinden van het advies. Hij heeft veel waardering voor wat er ligt en er moet naar zijn mening zeker een betere dialoog komen. De vraag is wat hem betreft nu: wat vinden we van het advies? Het is van belang dat de CRO zich uitspreekt dus volgens hem zou er juist wel een antwoord gegeven moeten worden op de vraag van de voorzitter.

Mw. v.d. Coevering zegt, dat ook de bewonersvertegenwoordigers nog een standpunt moeten bepalen en dat ook zij een achterban hebben.

De voorzitter vat de keuze waar de CRO voor staat, als volgt samen: “We geven de BRR wel of niet iets mee voor het concept advies van half april; als de CRO niks zegt, dan krijgt de BRR niks mee.”

Na verdere discussie wordt de CRO (minus de leden van de BRR) het uiteindelijk eens over de volgende tekst:

1. De CRO is van mening, dat de verkenner zorgvuldig te werk is gegaan, dat er een goede dialoog is gevoerd en dat er een gedegen advies ligt. De CRO onderschrijft in hoge mate het advies van de verkenner en de zes door de verkenner benoemde acties.

2. De CRO nodigt de voorzitter van de BRR uit om op korte termijn samen met de directeur van de luchthaven bovengenoemde acties te vertalen in een actieprogramma en dit te bespreken in de CRO. De CRO verzoekt de voorzitter van de BRR het actieprogramma vervolgens deel uit te laten maken van het antwoord aan de Staatsecretaris.

3. De CRO vraagt de secretaris een verkenning uit te voeren naar de ervaringen elders met een bemiddelaar. (actie: secretaris)

De BRR zal hierover middels een brief formeel worden geïnformeerd. (actie: secretaris)
Er volgt geen persbericht.

7. IL&T Handhavingsrapportage 2016 RTHA

Van de rapportage wordt kennisgenomen.

N.a.v. de rapportage wijst mw. v.d. Coevering op een mail van dhr. v.d. Ouderaa aan dhr. Zuidveld over een avondvlucht die wegdraaide, waardoor op de Canniuslaan slechts 66 dB gemeten werd in plaats van de gebruikelijke waarde van circa 78 dB. Afgesproken wordt om te bekijken of een dergelijke procedure structureel voordeel biedt. (actie: RTHA)

8. Vertrekroute (SID RWY 06 TULIP/REFSO) rapport afwijkingen

Voor dit onderzoek heeft de DCMR drie gebieden gedefinieerd (kort, middel en ruim). Als de gevlogene route de denkbeeldige lijn tussen vertrek baan 06 en de noordelijke rand van de woonkern Berkel en Rodenrijs/Bergschenhoek doorsnijdt, wordt deze als “kort” aangemerkt. Uit de rapportage van de DCMR blijkt, dat volgens deze definitie in de onderzoeksperiode (1 januari - 31 oktober 2016) ongeveer 17% procent van de vluchten, vertrekkend vanaf baan 06 richting het westen (SID REFSO2A/TULIP2A) verkort boven Bergschenhoek uit draaide. Overigens bleven deze vluchten wel binnen het tolerantiegebied.

Dhr. Fortuyn merkt op, dat de tolerantie kennelijk erg ruim is. Hij vraagt zich af waarom er zo veel afgeweken wordt en ziet dit vooral als gevolg van het gedrag van piloten. Dhr. Zuidveld bestrijdt dit en legt uit dat het aan de vliegtuigen en hun instrumenten ligt. Dhr. v.d. Kleij voegt hieraan toe, dat LVNL en piloten niet naar tolerantiegebieden kijken.

Volgens de voorzitter is de kernvraag hoe hinder voorkomen kan worden. Opnieuw verwijst dhr. Zuidveld naar de beperkingen van de instrumenten. Dhr. Bal legt uit dat de routes vast geprogrammeerd zitten in de systemen, altijd op dezelfde wijze. Maar bijvoorbeeld het weer kan ertoe leiden dat de werkelijk gevlogene route afwijkt. Dit is ook de reden voor het werken met toleranties. Met op de hand vliegen zouden de afwijkingen zelfs nog groter worden. Dhr. Algra merkt op, dat bij gebruik van ROVOX juist een grotere nauwkeurigheid wordt gezien, en vraagt zich af of het niet mogelijk is om iets te programmeren. Volgens dhr. Zuidveld is dit niet mogelijk. Hij wijst erop dat ROVOX een systeem is voor naderingen. Omdat alleen Transavia met hetzelfde type vliegtuig vliegt, zijn hun werkelijke vliegroutes tamelijk voorspelbaar.

Dhr. Fortuyn meent dat bovenstaande discussie belangrijk is voor het draagvlak traject. De voorzitter voegt hieraan toe dat volgens de verkenners veel valt te verbeteren in de omgang met gehinderden. Het is daarom goed om vast te leggen dat er discussie is over de vraag in welke mate je invloed kan uitoefenen op de hinder. Dit zal als zorgpunt op de agenda moeten blijven.

Dhr. Witjes vraagt zich tenslotte af of in de diverse berekeningen de berekende of werkelijk gevlogene routes worden genomen. Hierop wordt geantwoord, dat ILT de werkelijke tracks neemt en dat voor het gebruiksplan rekening wordt gehouden met een bepaalde spreiding.

9. Uitvoeringsplan minimaliseren geluidhinder (rapport To70) follow-up

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp als onderdeel van het pakket “hinder” doorgeschoven naar de volgende vergadering. **(actie: secretaris)**

10. Beïnvloeding keuzes LVNL voor Schiphol met impact voor RTHA

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp als onderdeel van het pakket “hinder” doorgeschoven naar de volgende vergadering. **(actie: secretaris)**

11. Voorstel bewonersvertegenwoordigers voor meldingen app

Mw. v.d. Coevering vindt een app voor meldingen best een leuk idee, maar denkt dat er toch maar eerst gekeken zou moeten worden of het huidige klachtenformulier vriendelijker kan worden gemaakt. (**actie: DCMR**)

Verder merkt zij op, dat als zij een vraag stelt via het formulier, ze een automatisch e-mail bericht terugkrijgt, waar ze niks mee kan. Volgens dhr. Algra krijg je wel degelijk een antwoord als je een vraag stelt.

De CRO besluit het voorstel voor het ontwikkelen van een meldingen app niet over te nemen.

12. Voorstel NMZH voor metingen ultrafijnstof

Mw. Kuijpers vraagt hoe moeilijk het is om een meting te doen en wat het kost. Dhr. Mooren, die zelf in de ORS zit, vertelt dat dit onderwerp daar aan de orde is geweest, dat uitvoerig is gesproken met het RIVM, dat het ingewikkeld is en dat het vier jaar duurt. Mw. Kuijpers oppert dat je ook alleen de concentratie sec zou kunnen meten, dus los van het onderzoek naar de gezondheidseffecten. Ook dat is volgens dhr. Mooren complex en duur.

Dhr. v.d. Kleij kondigt aan, dat de luchthaven in november gedurende 48 uur dicht gaat en dat inmiddels bekeken wordt of voorafgaand aan deze periode, tijdens en daarna iets gemeten kan worden.

De CRO besluit dit af te wachten en daarna verder te zien.

13. Voorstel voor procedure (her)benoeming voorzitter en leden

De CRO stelt de voorgestelde procedure ongewijzigd vast.

14. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 4^e kwartaal 2016 DCMR

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp als onderdeel van het pakket “hinder” doorgeschoven naar de volgende vergadering. (**actie: secretaris**)

b. rapport jaar 2016 DCMR (presentatie DCMR)

Wegens tijdgebrek wordt dit onderwerp (incl. voorstel van de luchthaven voor een communicatie pilot) als onderdeel van het pakket “hinder” doorgeschoven naar de volgende vergadering. (**actie: secretaris**)

15. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2016

De CRO neemt kennis van de concept jaarrekening 2016 van de SOCRO. Er zijn geen op- of aanmerkingen.

b. jaarverslag 2016

De CRO stelt het jaarverslag 2016 ongewijzigd vast.

16. Rondvraag

Dhr. v.d. Kleij kondigt aan, dat de Kaagbaan op Schiphol binnenkort dicht gaat voor onderhoud. Dit zal tot extra hinder leiden door vliegverkeer van en naar RTHA. Een bericht hierover wordt op de websites van CRO en RTHA geplaatst.

17. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.