



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 7 juni 2018

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

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland : mw. T. Dronkers
Gemeente Schiedam : dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport : dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. J. van Duin
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. T. van de Coevering
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : dhr. R. Abbenhuis *)
BTV : mw. B. Bosman *)

Afwezig:

Provincie Zuid-Holland : mw. A. Bom
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Poot
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : dhr. B. Mooren
Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering. Begonnen wordt met agendapunt 4.

De secretaris heeft berichten van verhindering ontvangen van mw. Bom, dhr. Poot en ook dhr. Schendstok. Er kan dus geen bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam aanwezig zijn.

Er is een nagekomen stuk (8.a) verzonden voor agendapunt 8.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

De voorzitter memoreert dat de vergaderingen van de CRO in principe openbaar zijn. De vorige keer zouden er film- of geluidopnames zijn gemaakt vanaf de publieke tribune. De voorzitter verzoekt om dit voortaan van tevoren even te melden. Dat is wel zo prettig voor alle aanwezigen.

Naar aanleiding van het in werking treden van de nieuwe privacy wetgeving wordt nog nagegaan welke gevolgen dit eventueel heeft voor de CRO. Wat nodig is, zal worden gedaan. (**actie: secretaris**) Er wordt al gewerkt aan een privacy verklaring.

3. Benoemingen

Hoewel het allemaal nog niet zeker is, gaat dhr. Fortuyn er vanuit dat het nieuwe college van Lansingerland op 15 juni geïnstalleerd wordt.

a. ontslag

De voorzitter verleent mw. P. (Patricia) van Aaken met ingang van 7 juni 2018 ontslag als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam. Zij zal wel deel uitmaken van het nieuwe college maar luchtvaart niet meer in haar portefeuille hebben, en verlaat daarom de CRO.

b. (her)benoeming

De voorzitter benoemt dhr. A. (Alex) Ouwehand met ingang van 12 juni 2018 als lid van de CRO namens Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland voor een tweede termijn van vier jaar.

De voorzitter benoemt op voordracht van de gemeente Schiedam dhr. J. (John) Witjes met ingang van 12 juni 2018 als lid van de CRO namens de omwonenden van Schiedam voor een tweede termijn van vier jaar.

De voorzitter benoemt op voordracht van de gemeente Schiedam dhr. H. (Henk) Lamphen met ingang van 12 juni 2018 als plaatsvervangend lid van de CRO namens de omwonenden van Schiedam voor een tweede termijn van vier jaar.

De voorzitter benoemt dhr. J.W. (Jeroen) Ooijevaar met ingang van 7 juni 2018 als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam.

4. Omgevingsmanager RTHA: toelichting bevindingen/ stand van zaken door kwartiermaker
Kwartiermaker Ewald van Vliet geeft een presentatie (**bijgevoegd**) over zijn concept advies aan de BRR voor de invulling van de door Joost Schrijnen voorgestelde “bemiddelaar”. Hij begint met de constatering dat er in verschillende landen (o.a. Australië en VS) wel degelijk zoiets bestaat als een ombudsman, maar zijn werkveld is meestal beperkt tot alleen geluidshinder. Bemiddelaar is volgens hem niet de juist term. Het moet iemand zijn die voor “onze” belangen opkomt en buiten gebaande paden (“out of the box”) denkt aan oplossingen. Er is behoefte aan het “eerlijke verhaal”. Zijn voorstel is om de naam “Omgevingsombudsman Rotterdam The Hague Airport” te gebruiken.

De kwartiermaker adviseert een projectaanstelling voor drie dagen per week, vooralsnog voor een periode van drie jaar. Of het uiteindelijk een permanente functie wordt, hangt volgens hem helemaal af van de opstelling van de verschillende partijen. Als ze zich bij wijze van spreken alleen maar verschuilen achter de wet, zal het vrij snel afgelopen zijn.

Het advies is nu nog concept. Eerst wordt nog commentaar opgehaald en dan wordt het over drie weken definitief. Het concept zal via de secretaris verspreid worden onder de leden van de CRO (**actie: secretaris**), zodat zij hun eventuele commentaar door kunnen geven (**actie: allen**). De Omgevingsombudsman zou volgens de voorgestelde planning uiterlijk 1 januari 2019 kunnen starten.

Mw. Kuijpers mist onder de maatschappelijke context de effecten op natuur en milieu. Dhr. Van Vliet antwoordt, dat deze er uiteraard gewoon bij horen.

De voorzitter stelt voor om na behandeling van het advies in de BRR als CRO te bekijken hoe werkwijze en relatie met de CRO ingericht kunnen worden. De vergadering gaat hiermee akkoord.

5. Ingekomen stukken

Mw. v.d. Coevering geeft een korte toelichting op haar uitgebreide commentaar (5.e) op het document “missie, visie en strategie 2025 RTHA” van de luchthaven. Het ging haar er vooral om te laten weten wat ze er van vindt: enerzijds heeft dat document een hoog “hoera gehalte” en anderzijds heeft ze het gevoel dat “we niet echt meetellen”. Dhr. V.d. Kleij benadrukt dat met heel veel mensen gesproken is, met uiteenlopende meningen. De voorzitter constateert, dat duidelijk is welk gevoel er leeft, en dat stuk 5.e hiermee is afgehandeld.

Naar aanleiding van de memo over de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten (5.f) merkt dhr. Witjes op, dat er nu al een enorme stijging is en dat je dus kan zien aankomen dat het aantal in 2018 dat in 2017 gaat overtreffen. Hij vraagt naar de knoppen waarmee hierop nog gestuurd kan worden. Dhr. V.d. Kleij antwoordt, dat de toename vooral in heli’s en spoedeisend verkeer zit, en dat hij geen knoppen heeft om aan te draaien. Afgesproken wordt dat de DCMR bij de jaarrapportage kijkt naar de relatie tussen de ontwikkeling van het aantal nachtvluchten en het klachtenpatroon. (**actie: DCMR**) Op de vraag van mw. V.d. Coevering of er een relatie is met overhevelen van slots, antwoordt dhr. V.d. Kleij ontkennend. De CRO zal dit onderwerp als aandachtspunt blijven volgen.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

6. Verslagen

a. concept verslag overleg 9 maart 2018

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het concept verslag.

b. actielijst

- N.a.v. actiepunt 2017 12 13 nr. 2 over metingen van ultrafijnstof vraagt mw. Kuijpers of dit dezelfde metingen zijn die DCMR zelf uitvoert. Dhr. Algra antwoordt, dat dit niet het geval is, en dat nog niet zeker is wanneer het rapport uitkomt. Over dit laatste zal hij t.z.t. de secretaris informeren. **(actie: DCMR)**
- N.a.v. actiepunt 2017 03 16 nr. 1 meldt dhr. Van Duin, dat onderzoek door LVNL heeft uitgewezen dat er mogelijkheden lijken om dit voorstel te realiseren, maar dat dit wellicht zal leiden tot verplaatsing van hinder. Dhr. V.d. Kleij voegt hier aan toe, dat een dergelijk voorstel ook al beschreven is in de MER. Afgesproken wordt dat Lansingerland en Rotterdam wegens het verschuiven van hinder ambtelijk kortsluiten en de bewoners betrekken. De volgende keer zal ook een korte presentatie gegeven worden in de CRO. **(actie: Lansingerland/ Rotterdam/ LVNL)**
- N.a.v. actiepunt 2018 03 09 nr. 11 meldt dhr. V. Duin, dat de mogelijkheden om even te wachten met starten als hierdoor een route afwijking voorkomen kan worden, niet groot zijn. Wachten kan leiden tot verlies van het slot. Bijvoorbeeld 10 minuten later vertrekken is al te veel. Geconcludeerd wordt dat dit geen haalbare maatregel is.
- N.a.v. actiepunt 2018 03 09 nr. 16 meldt dhr. Algra, dat het technisch mogelijk blijkt om bijvoorbeeld vanuit Google Maps de locatie over te nemen in het klachtenformulier. Maar het heeft veel consequenties en er zijn ook relatief hoge kosten mee gemoeid. Afgesproken wordt, dat DCMR een korte notitie zal opstellen over deze consequenties, onder andere de kosten. **(actie: DCMR)**

c. vastgesteld verslag overleg 13 december 2017

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

7. Terug/voortuitblik BRR

Voor verslaglegging zie agendapunt 8.

a. samenwerkingsagenda regiodoelen: voortgang

Voor verslaglegging zie agendapunt 8.

8. Luchthavenbesluit: voortgang

Dhr. Fortuyn geeft een toelichting op het gesprek dat mw. Bom als voorzitter van de BRR op 10 april 2018 heeft gevoerd met de minister van I&W. Met het plannen hiervan is gewacht op de komst van de nieuwe minister. Door de commotie rond Lelystad is RTHA geen stand-alone verhaal. De minister wil de besluitvorming over RTHA bezien in samenhang met de Luchtvaartnota 2020-2040 (gereed in 2019) en de herziening van het luchtruim (niet eerder dan 2023 gereed). Intussen wil de minister wel een marginale toename van de geluidsruimte

overwogen, mits daar draagvlak voor is. Verder wil de minister één geluidsruimte voor zowel het commercieel als maatschappelijk vliegverkeer. Voor Lelystad wordt het vliegverkeer begrensd door het vastleggen van het maximaal aantal vluchten, voor RTHA door de geluidsruimte. Het advies van de BRR wordt op hoofdlijnen door de minister gesteund. Dhr. Fortuyn onderstreept, dat de BRR nu niet achterover gaat leunen. De ombudsman is van belang en ook de aanpak van de hinderbeperking. In mei is hiervoor een eerste overleg geweest en aanstaande maandag staat er weer een gepland. Het idee is om alleen nog energie te steken in haalbare voorstellen en zullen er prioriteiten gesteld moeten worden. De adviezen van de DCMR, zoals het instellen van een platform als in Eindhoven worden serieus overwogen.

Dhr. Witjes “begrijpt er geen snars van” en verzucht dat “de BRR hem kwijt is”; kennelijk wordt er nu niet gesproken over een nieuw Luchthavenbesluit. De voorzitter wijst erop dat dit niet een zaak is van de BRR maar van de minister. Volgens dhr. Witjes heeft het eerder doorlopen proces juist als uitkomst opgeleverd, dat er geen draagvlak is voor uitbreiding, dus ook niet een marginale. Mw. V.d. Coevering constateert dat langs elkaar heen wordt gepraat. Volgens haar kan je een en ander tussen de regels door lezen, zoals enige uitbreiding indien daarvoor draagvlak is. Maar zij vindt dat de BRR dan moet zeggen, dat dit draagvlak er niet is. Dhr. Fortuyn is van mening, dat de BRR consequent is en dat het standpunt helder is. Dhr. V.d. Bolt vult aan, dat slechts is weergegeven wat de minister vindt.

De luchthaven zelf heeft nog niet met de minister gesproken en wacht op controle van de invoerset. Deze zal volgens dhr. V.d. Kleij omstreeks de zomer gereed zijn. Daarna zal met het ministerie besproken worden of actualisering van de MER zinvol is. Deze is namelijk maar een jaar houdbaar. Misschien zal de luchthaven een aanvraag doen om de huidige omzettingsregeling één op één om te zetten in een luchthavenbesluit.

De voorzitter snapt dat RTHA de geluidsruimte het liefst niet wil belasten met maatschappelijke heli's en verwacht dat de luchthaven hierover wel zal gaan “piepen”. Op dat moment is de minister weer aan zet. De CRO zou aan de BRR kunnen meegeven vooral helder te zijn over hoe er in de CRO over deze materie gesproken wordt. Volgens dhr. Witjes heeft de CRO niks te zeggen en helemaal geen grip op het proces. Voor dhr. Fortuyn gaat het te ver om te zeggen dat de CRO geen invloed heeft. De voorzitter erkent dat de invloed beperkt is, maar hij is er wel degelijk, en daar zou de CRO alert op moeten zijn.

De CRO neemt verder kennis van de brief.

De voorzitter verzoekt de secretaris om uit te zoeken wat de effecten zijn van uitstel van het Luchthavenbesluit (voor- en nadelen, wie is wel en wie niet gedupeerd). **(actie: secretaris)**

Mw. Kuijpers memoreert, dat dhr. Vrugt een spoorboekje voor de luchtruimherziening zou leveren. De secretaris zal er naar vragen. **(actie: secretaris)**

9. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 1^e kwartaal 2018 DCMR

Het rapport wordt voor kennisgeving aangenomen.

b. rapport jaar 2017 DCMR

Dhr. Algra geeft een presentatie (**bijgevoegd**). Hij begint met de aankondiging dat de planning van de rapportages zal worden aangepast aan de luchthavenkalender en dus voortaan synchroon zal lopen met het gebruiksjaar RTHA en het rapportage stramien van IL&T. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de vergelijkbaarheid van rapportages van voor en na deze wijziging.

Het aantal meldingen over zogenaamde overvliegers is in 2017 ruim verdubbeld tot circa 1.500. In de meeste gevallen gaat dit om vliegbewegingen van en naar Schiphol. Hier is duidelijk een stijgende trend waarneembaar. Op de vraag van dhr. Witjes of hier een verklaring voor is en of dit wellicht komt doordat er lager gevlogen wordt, kan geen eenduidig antwoord worden gegeven.

Frappant is ook dat in 2017 het totaal aantal meldingen is toegenomen, terwijl het aantal vluchten door de grote luchtvaart is afgenomen. Ook hiervoor is geen eenduidige verklaring. (Dhr. Algra merkt hierbij op, dat er deze maand al weer heel veel meer meldingen zijn binnengekomen dan in dezelfde periode vorig jaar. De DCMR heeft zelfs extra capaciteit ingezet voor het beantwoorden van vragen.)

Verder heeft de DCMR na analyse geconstateerd dat er gemiddeld drie keer zo veel meldingen worden gedaan in het geval van een routeafwijking. Dhr. Witjes vraagt wat een routeafwijking dan precies is. Dhr. V. Duin antwoordt, dat voor LVNL reeds bij een kleine afwijking sprake is van een routeafwijking, of dit nu op initiatief van de piloot of LVNL gebeurt. Dit geldt tot 3000 ft. Voor IL&T is pas sprake van een routeafwijking, wanneer buiten het tolerantiegebied wordt gevlogen, maar dat is heel groot.

(noot secretaris: in de jaarrapportage staat op pagina 27: "Als afwijkend verkeer is hierbij beschouwd verkeer (IFR aandrijving turboprop of jet) dat onder de 3000 ft het tolerantiegebied verlaat (automatisch bepaald door RANOMOS) en een koers volgt die verder geheel of gedeeltelijk buiten het tolerantiegebied van de betreffende route ligt.")

De DCMR stelt voor om voor de geluid reducerende maatregelen een programmatische aanpak te volgen en adviseert alleen aan de slag te gaan met de meest kansrijke. De analyses van 2017 leveren twee nieuwe concrete voorstellen op:

- het ontwikkelen van een voorkeursroute om te vliegen bij routeafwijking baan 06 (er is nu namelijk een enorme spreiding),
- het ontwikkelen van een naderingsroute vanuit het oosten die aansluit op de reeds bestaande ROVOX-route.

Mw. V. d. Coevering bedankt dhr. Algra voor het goed leesbare stuk.

Afgesproken wordt, dat de twee voorstellen van DCMR worden toegevoegd aan de lijst van potentiële hinder beperkende maatregelen.

10. Uitvoeringsplan minimaliseren geluidhinder: wat doet Transavia (vervolg)

Dit onderwerp is eerder behandeld in de vergadering van 13 december 2017. Afgesproken is om de notitie opnieuw te agenderen, zodat dhr. Vos, die de vorige twee keer verhinderd was, eventuele vragen kan beantwoorden. De aanwezigen blijken echter geen verdere vragen aan Transavia hebben. Omdat dhr. Poot niet aanwezig is, wordt afgesproken dat eventuele vragen

van hem schriftelijk aan Transavia zullen worden voorgelegd. (**actie: secretaris**) Hiermee is dit onderwerp afgedaan.

11. Capaciteit RTHA

a. Capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2018/19

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

b. n.a.v. overhevelen niet gebruikte slots: toelichting op de vrijheid om de capaciteit te verdelen over het jaar

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

c. n.a.v. extra vakantievluchten FlyOrange: vraag van J. Poot hoe hierop te sturen?

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

d. n.a.v. consultatie wijziging Besluit slotallocatie: vraag van J. Poot of dit impact heeft op RTHA?

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

12. Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA): presentatie door RTHA

Wegens tijdgebrek wordt dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

13. Rondvraag

Dhr. V.d. Kleij kondigt aan, dat met ingang van zaterdag 9 juni bij voorkeur op baan 24 geland zal worden. Doordat in het voorjaar de wind relatief vaak uit het oosten kwam, heeft 78% van de landingen op baan 06 plaatsgevonden. RTHA dreigt hierdoor uit de geluidsruimte te lopen.

Mw. Kuijpers brengt de landelijke protestdag tegen groei van de luchtvaart op 23 juni aanstaande onder de aandacht. Afsproken wordt dat informatie hierover wordt rondgestuurd via de secretaris. (**actie: secretaris**)

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.