



CRO Rotterdam The Hague Airport

Postadres : 90602, 2500 LP Den Haag
Email (voorlopig) : s.vanden.assem@pzh.nl

Verslag CRO Luchthaven Rotterdam
Rotterdam 18 november 2013 20.00 uur-22.00 uur

Aan-/afwezig	
Voorzitter	Hans van der Vlist
Secretaris	Samantha van den Assem
Provincie Zuid-Holland	mevr. M. Koot
Wethouder gemeente Schiedam	dhr. J.A Grijzen
Wethouder gemeente Lansingerland	dhr. H. de Paepe
Portefeuillehouder deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek	mevr. C. Zeegers
Kleine luchtvaart	Vacant
Lucht verkeersleiding Nederland	dhr. M. den Haan
Rotterdam the Hague Airport	dhr. S. van der Kleij
Omwonende v/d luchthaven in de gemeente Lansingerland	mevr. C. Kersting
Omwonende v/d luchthaven in de gemeente Schiedam	dhr. J. van Gestel
Omwonende v/d luchthaven in de gemeente Rotterdam	dhr. J. Poot

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

Mededelingen:

- Aangezien de CRO een openbare vergadering is, is het van belang dat voorafgaand aan de CRO de vergadering gepubliceerd wordt in de plaatselijke huis aan huis krant.
- Een aantal CRO leden heeft doorgegeven dat ze de vergaderstukken graag hard-copy willen ontvangen. Indien hiervan gebruik gemaakt wil worden, dient dit aangeven te worden aan de secretaris van de CRO
- De secretaris van de CRO is onafhankelijk
- De advertentie voor de vacature vertegenwoordiging van de omwonende van de luchthaven komt 27 november in de huis aan huis krant. Bewoners kunnen solliciteren op deze vacature van hun gemeente bij hun gemeente.

2. Oprichting Commissie Regionaal Overleg Rotterdam the Hague Airport

Op 18 november is tijdens de eerste vergadering de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam officieel opgericht. In het besluit van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt gesproken over de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam in plaats van Commissie Regionaal Overleg Rotterdam the Hague Airport. Tevens is de stichting ondersteuning Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam opgericht.

1. De Volgende leden zijn benoemd door de voorzitter van de CRO:

Provincie Zuid-Holland	
De heer H.C. Jacobs	Afdelingshoofd Mobiliteit en Milieu van de provincie Zuid-Holland
Gemeenten (bestuurlijk)	
Dhr. J.A. Grijzen	Wethouder gemeente Schiedam
Dhr. H. de Paepe	Wethouder gemeente Lansingerland
Mw. C. Zeegers	gemeente Rotterdam (deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek)
Grote luchtvaart	
Vacant	
Zuid Hollandse milieufederatie	
Vacant	
Kamer van Koophandel	
Vacant	
Kleine luchtvaart	
vacant	
Luchtverkeersleiding Nederland	
Dhr. M. den Haan	Luchtverkeersleiding Nederland
Rotterdam the Haque Airport	
Dhr. S. van der Kleij	Rotterdam The Hague Airport
Vertegenwoordiging van de omwonenden van de luchthaven	
Mw. C.C. Kersting- van der Velde	Omwonende van de luchthaven in de gemeente Lansingerland
Dhr. J.Poot	Omwonende van de luchthaven in de gemeente Rotterdam
Dhr. F.T.H. Klijzen	Omwonende van de luchthaven in de gemeente Schiedam
Mevr. I. Deurloo	Omwonende van de luchthaven in de gemeente Rotterdam (plv)

3. Begroting

De CRO stemt in met de begroting 2014, onder voorbehoud van het budget voor analyse klachten door de BRR klachtenafhandeling.(agendapunt 6)

4. Jaarplan

De CRO stelt het jaarplan vast. Het jaarplan omvat de onderwerpen die in ieder geval moeten worden behandeld. Aan de luchthaven en de BRR wordt verzocht actief onderwerpen ter bespreking in te brengen. Het jaarplan zal dan worden aangevuld. Bij punt 3 wordt toegevoegd dat de secretaris van de CRO ook het bestuur van de stichting ondersteunt.

5. Website & digitale werkomgeving

De CRO stemt in met het aanschaffen van een digitale werkomgeving inclusief website en de aanschaf van Flight Tracking.

Er wordt afgesproken dat er op de website een doorklik wordt geïnstalleerd naar de gemeenten, DCMR en de provincie. Tevens wordt er extra aandacht besteed aan de beveiliging van de website naar aanleiding van een vraag van dhr. Van der Kleijn.

6. Voorstel backoffice klachtenbehandeling vliegtuigklachten

De CRO vindt het van essentieel belang dat er een goede voorziening (backoffice) beschikbaar is voor het behandelen van klachten over vliegtuigbewegingen en voor het opstellen van kwartaal en jaarrapportages met analyses en trends e.d.

Om hier invulling aan te geven is een offerte bij de DCMR Milieudienst Rijnmond gevraagd.

Met betrekking tot dit agendapunt zijn de volgende twee aspecten aan de orde gesteld:

1. Waarom is er alleen een offerte bij de DCMR opgevraagd en is dit niet aan een andere organisatie zoals BAS verzocht?
2. De voorgestelde verdeelsleutel voor de gemeentelijke bijdrage (gemeenten onderling) zou op andere criteria gebaseerd moeten worden, met een andere financiële verdeling.

Omdat de BRR eerder dit jaar heeft uitgesproken dat het loket (het frontoffice) voor klachtenbehandeling bij de DCMR belegd zou moeten worden, lijkt het de voorzitter van de CRO het meest efficiënt dat ook het backoffice bij deze organisatie wordt ondergebracht (binnen één bedrijf).

Op het verzoek van de voorzitter heeft de DCMR een aanbieding uitgebracht. Ten aanzien van het aanvragen van een andere offerte (bij BAS) heeft de voorzitter verder overwogen dat:

- a. door BAS in oktober 2012 desgevraagd een kostenindicatie is gegeven voor een frontoffice en backoffice ten behoeve van klachtenbehandeling/-analyse voor RTHA, ter grootte van tenminste € 85.000,00 (exclusief een PM-post).
- b. de DCMR persoonsgegevens van burgers, die via het klachtenloket van de DCMR zijn ontvangen, niet aan derden ter beschikking kan stellen vanwege de strijdigheid die dit oplevert met de Wet Bescherming Persoonsgegevens.
Een samenwerkingsvorm tussen DCMR (frontoffice) en BAS (backoffice) lijkt derhalve vanuit juridisch oogpunt niet haalbaar en financieel niet direct kansrijk.

Met betrekking tot de financiële verdeelsleutel voor het bekostigen van een backoffice merkt de voorzitter op dat besluitvorming ter zake aan de BRR is en niet aan de CRO. Het bepalen van (de onderlinge verhouding in de bijdrage van de gemeentelijke partners - zijnde 1/3 deel van het totaal benodigde budget - kan op verschillende gronden plaatsvinden, bijvoorbeeld:

- a. op basis van het inwoneraantal (zoals gesuggereerd in de annotatie bij het betreffende agendapunt) of,
- b. volgens de onderlinge verhouding 1/3 – 1/3 – 1/3.

De CRO vraagt de BRR de gevraagde middelen voor de backoffice ter beschikking te stellen.

7. Klachtenrapportage DCRM rapportage 1^e, 2^e, 3^e kwartaal en de handavingsrapportage luchthaventerrein Rotterdam 2^e & 3^e kwartaal.

Dhr Poot heeft de volgende vragen/opmerkingen over de rapportages:

1. DCMR 2e kwartaal rapportage pag. 2: Wat is de reden van het aantal helikoptervluchten in de nacht? Is het mogelijk om hier meer informatie over te verkrijgen (evt. via LVNL)?
Antwoord: Helikopterbewegingen in de nacht worden in de regio rondom RTHA voornamelijk uitgevoerd door de traumaheli of door de politiehelikopter. De bewegingen die door de traumaheli worden uitgevoerd zijn bijna altijd waarneembaar en te traceren door het monitoringsysteem RANOMOS. Die van de politiehelikopter echter niet. Over deze helikopterbewegingen is telefonisch contact geweest met de luchtvaartpolitie. Als de politie in de avond of nacht helikopter manoeuvres 'laag' boven bewoond gebied uitvoert, is hier een reden voor. Bijvoorbeeld bij vermissing of bij bestrijding van criminaliteit. De tracks van de politiehelikopter worden, op verzoek van de luchtvaartpolitie, uit veiligheidsoverwegingen uit het radarsignaal gefilterd dat door de LVNL aan derden wordt geleverd.
2. RTHA 2e kwartaal rapportage Gebruiksplan bijlage 2: Hoe verhoudt het aantal overheidsvluchten zich tot het geplande aantal dat in 2009 (?) is genoemd (629 op jaarbasis)?
Antwoord: volgt
3. ILT kwartaalrapportage 3e kwartaal handhaving pag. 5 en 12: Hoe verhoudt het aantal militaire vluchten zich tot het aantal geplande vluchten in 2009? Het aantal van 210 zet volgens mij vraagtekens 'incidenteel gebruik'. Wat is de reden voor dit hoge aantal?
Antwoord: volgt
4. DCMR brief van 12 sept 2013 pag. 2: is een vergelijking te maken met het aantal (toegestane) vluchten tussen 6 – 7 uur 's ochtends en 22 – 23 uur 's avonds op basis van de Ke-systematiek en de Lden-normering?
Antwoord: Het is op zich goed mogelijk om berekeningen uit te voeren die zowel zijn gebaseerd op basis van Ke als Lden. Zowel gerealiseerd als geprognosticeerd verkeer kan daarvoor als uitgangspunt worden gehanteerd. Als het doel van de berekeningen is om te bepalen of er volgens de Lden systematiek meer verkeer kan worden geacommodeerd dan onder de Ke-rekenmethode, is het wellicht zinvoller om het gehele gebruiksplanjaar door te rekenen in zowel Lden als Ke, dan hier slechts 2 perioden (06.00-07.00 en 22.00-23.00 uur) uit te lichten zoals in de vraagstelling wordt aangegeven.

8. Terugkoppeling BRR

Stand van zaken wordt mondeling terug gekoppeld. Er heeft geen BRR vergadering mee plaats gevonden. Over ambtelijke BRR vergadering wordt niet teruggekoppeld. De eerste volgende vergadering van de BRR vindt 6 december plaats.

9. Stand van zaken ontwikkeling RTHA

Stand van zaken over Rotterdam the Hague airport wordt mondeling teruggekoppeld door dhr. van der Kleij. Over de nota Reikwijdte en detailniveau moet eerst besproken worden in de BRR voor het naar de CRO gestuurd mag en kan worden. Rotterdam the Hague Airport laat weten of er vanwege de voortgang van het luchthavenbesluit er behoefte is aan een extra CRO vergadering voor de reeds geplande vergadering van 13 maart.

10. Correspondentie Ministerie; Correspondentie Omzettingsbesluit en het advies van de DCMR

Met betrekking tot het omzettingsbesluit vraagt de CRO aan de BRR om gezamenlijk het ministerie om nadere toelichting te vragen op de volgende punten:

1. De status en in de ingangsdatum van de door de Inspectie Leefomgeving en Transport op te stellen beleidsregel, waarmee de tolerantiegebieden wederom worden geïntroduceerd;
2. Het vaststellen van een norm voor het maximaal aantal afwijkingen dat mag plaatsvinden van de gedefinieerde luchtverkeerwegen rondom RTHA;
3. De consequentie van de gewijzigde nachtstraffactor in relatie tot (een toename van) het aantal vliegtuigbewegingen dat in de late avond kan plaatsvinden.