



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 18 juni 2020

Aanwezig:

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

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete (t.m. punt 15, excl. punt 14)
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove (t.m. punt 15, excl. punt 14)
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt (vanaf punt 5)
Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar (t.m. punt 15)
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn (t.m. punt 15, excl. punt 14)
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. Liebeek
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: dhr. A. Ouwehand
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: mw. B. Bosman *)
-----	--------------------

Afwezig:

:

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

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Dhr. Ouwehand meldt dat mw. Kuijpers is vertrokken bij de NMZH om te gaan werken bij de DG Stikstof van het ministerie van LNV. Nienke Schuil is haar opvolger. Omdat zij ook de rol van mw. Kuijpers in de CRO zal overnemen, is zij vandaag aangeschoven. De voorzitter merkt op dat mw. Schuil aan de CRO-vergaderingen deelneemt namens dhr. Ouwehand.

Dhr. Liebeek wil naar aanleiding van berichten in de media dat de luchthaven de vrijgevallen geluidsruimte bij de splitsing in een commercieel en een maatschappelijk deel zou willen gebruiken om een lijndienst aan te trekken, erop wijzen dat dit geen juiste vertaling is van de uitspraken van zijn directeur. Dit is expliciet niet de koers die RTHA wil varen. Het klopt dat de luchthaven altijd heeft gepleit voor een splitsing van de geluidsruimte, dat de luchthaven de lijn van het Rijk volgt dat groei verdiend moet worden, en dat de luchthaven "aast" op een zakelijke lijndienst naar Kopenhagen. Maar het klopt expliciet niet dat de luchthaven dit laatste wil realiseren door afsnoepen van ruimte voor het maatschappelijk verkeer. Dhr. Witjes vraagt zich af waarom de luchthaven zich nu van het artikel in Luchtvaartnieuws distantieert. Dhr. Liebeek antwoordt dat een volledig interview is gegeven, maar dat er nu spin-off artikelen ontstaan waarin alle nuance verdwijnt. Er worden nu connecties gelegd die er niet zijn. Mw. V.d. Coevering roept tenslotte in herinnering dat de lijn naar Kopenhagen meerdere keren met veel tamtam is opgezet en elke keer weer met stille trom is afgevoerd, omdat er nauwelijks passagiers gebruik van maakten.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. Benoemingen

De voorzitter verleent dhr. J. (Jordi) Verspeek met ingang van 18 juni 2020 ontslag als lid van de CRO namens Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

De voorzitter benoemt dhr. P.F. (Peter) van der Werf met ingang van 18 juni 2020 als lid van de CRO namens Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

De voorzitter meldt dat hij op voordracht van de gemeente Rotterdam inmiddels ook dhr. D. (Dirk) Breedveld (m.i.v. 30 maart 2020) heeft benoemd als plaatsvervangend lid van de CRO namens de omwonenden uit Rotterdam.

4. Ingekomen stukken

De voorzitter loopt het overzicht van ingekomen stukken langs. Hij stelt voor om het stuk van dhr. Witjes (4.e) te betrekken bij de bespreking van agendapunt 12. Dhr. Witjes wil het memo van RTHA over de wettelijke regels voor de capaciteitsdeclaratie (4.k) nog even memoreren bij punt 10. Dhr. Fortuyn wil het memo graag bespreken in de volgende vergadering, i.h.b. de passage over het vervroegen van het laatste

vertrekslot. Dhr. Ooijevaar sluit zich hierbij aan. Afsproken wordt om eerst punt 10 te bespreken en dan te bezien of agendering in de volgende vergadering nog nodig is.

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

5. Verslagen

a. concept verslag overleg 19 december 2019

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

- Pagina 4, punt 6, 2^e alinea (LVNL wil graag af en toe overleggen met mensen uit de regio...): mw. V.d. Coevering vraagt of de bijeenkomst op 2 januari is doorgegaan en met welk resultaat. Dhr. V.d. Werf antwoordt dat LVNL in Bergschenhoek is geweest en informeel gesproken heeft met beleidsmakers van Schiedam, Rotterdam en Bergschenhoek. In de komende jaren zal nog een aantal wijzigingen worden doorgevoerd in aankomst- en vertekroutes voor Rotterdam. De dilemma's waar LVNL voor staat, zoals geluid versus stikstof, zijn in dat gesprek op tafel gelegd. Het is een open gesprek geweest, maar er zijn geen concrete afspraken gemaakt.
- Pagina 3, punt 5.b, 5^e aandachtstreepje (Laatkomers Transavia: meer inzicht verschaffen in "boosdoeners" en complexiteit toelichten): mw. v.d. Coevering constateert dat er weliswaar een verhaal door RTHA is gemaakt, maar de vraag blijft welke maatregelen Transavia kan en wil nemen om vertragingen te voorkomen. Transavia is volgens haar nog steeds niet veel verder gekomen dan het uiten van goede bedoelingen en zij zou zo graag zien dat deze worden omgezet in daden. Dhr. Vos antwoordt dat Transavia wel degelijk maatregelen heeft genomen, maar dat de effecten helaas nog niet zichtbaar zijn, doordat niet gevlogen kon worden. Het programma van 2019 is opnieuw bekeken en dit heeft geleid tot aanpassingen in het programma voor 2020. Daar waar het mogelijk is, zijn de vluchtschema's zo gewijzigd dat ruimer voor 23.00 uur wordt binnen gekomen. Het zijn lastige analyses, want heel veel vertraging heeft externe oorzaken zoals stakingen en slecht weer. De effecten moeten volgend jaar zichtbaar worden, want de huidige situatie met dezelfde hoeveelheid vliegtuigen maar veel minder vluchten is niet representatief. Van dhr. Fortuyn mag het punt van de actielijst af. Hij vindt dat het antwoord van Transavia gerespecteerd moet worden en dat de maatschappij ook de kans moet krijgen om te bewijzen dat de op papier ruimere planning in de praktijk gaat werken. Dhr. Schendstok is nog steeds van mening dat Transavia geen antwoord heeft gegeven op de oorspronkelijke vraag. De voorzitter wijst erop dat CRO leden elkaar vragen kunnen stellen en niet tevreden kunnen zijn over het antwoord, maar elkaar niet kunnen dwingen dingen te zeggen die ze niet willen zeggen. Het punt wordt van de actielijst afgehaald.
- Pagina 4, punt 8.a (Alleen van omwonenden en NMZH zijn inhoudelijke reacties binnengekomen): dhr. Schendstok verzoekt dit issue en de ingeleverde stukken te bespreken bij agendapunt 9. De voorzitter antwoordt dat het betrekken bij punt 9 akkoord is.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst

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

c. vastgesteld verslag overleg 26 september 2019

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

6. Terug/voorblik BRR

Mw. De Zoete meldt dat de BRR vorige week bijeen is geweest en daarbij onder andere heeft gesproken over de Luchtvaartnota. Alle vier in de BRR vertegenwoordigde overheden zullen een eigen zienswijze indienen. Deze zullen in grote mate overeenkomen. In ieder geval komt in alle zienswijzen aan de orde de voorgenomen knip in de geluidsruimte en dat de luchtvaartnota nog weinig concreet is. Verder heeft de BRR besloten om jaarlijks € 10.000 beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van quick scans.

Dhr. Ouwehand vraagt naar aanleiding hiervan of het advies van de commissie Remkes over stikstof en luchtvaart nog op enige manier in dit beleidsproces aan de orde is gekomen; "of is dit voor RTHA voor kennisgeving aangenomen of wachten we af wat er op landelijke schaal mee gaat gebeuren?" Mw. De Zoete antwoordt dat de stikstofproblematiek in verschillende gremia aan de orde is gekomen, maar of hierover iets in de zienswijzen wordt opgenomen van de BRR partijen, is aan hen.

7. Governance

a. brief van de BRR

De voorzitter vraagt of iemand hier nog iets over wil zeggen.

Mw. v.d. Coevering benadrukt dat de aanwezigheid van de leden van de BRR in de CRO veel toegevoegde waarde heeft.

b. commissie Cohen

Mw. v.d. Coevering vraagt of hier nog nieuws over bekend is. De secretaris geeft een korte toelichting. Met het OSCRO was afgesproken dat de commissie Cohen daar een toelichting zou geven op de opdracht en de aanpak en dat vervolgens samen zou worden bekeken hoe de CRO's hierbij betrokken zouden kunnen worden. Door Corona is dit niet doorgegaan. Voorzitter OSCRO en de secretaris CRO Rotterdam hebben contact gehad met de secretaris van de Commissie Cohen om te kijken wat nog wel mogelijk is. Er is niet veel tijd meer, want de Commissie Cohen is gevraagd om te reflecteren op de luchtvaartnota. Als er meer te vertellen is, zal de CRO worden geïnformeerd.

De voorzitter stelt voor om de discussie over de governance even daar te laten, in afwachting van nadere voorstellen vanuit de luchtvaartnota, Cohen en Van Geel. Mw. Tiel wijst erop dat het advies van Van Geel betrekking heeft op de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol en dat dit een uiterst moeizaam proces is. Zij waarschuwt om zich niet te rijk te rekenen als het gaat om ideeën over bijvoorbeeld wettelijke adviestaken. Dit vraagt heel veel aan de voorkant en zeker het managen van verwachtingen.

8. Luchtvaartnota

a. Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050

De vergadering neemt kennis van de Ontwerp-Luchtvaartnota en de door de secretaris opgestelde overzichten van relevante punten hieruit.

b. eventuele zienswijze CRO

De voorzitter opent de discussie met de verwijzing naar het voorstel van de secretaris om als CRO geen zienswijze in te dienen.

Mw. V.d. Coevering is het hier helemaal mee eens. De bewonersvertegenwoordigers in de CRO's van diverse regionale luchthavens zullen een gezamenlijke zienswijze indienen en refererend hieraan zullen de bewonersvertegenwoordigers van de CRO RTHA een aanvullende zienswijze indienen. Deze zienswijzen zullen uiteraard gericht zijn aan de minister en ze vindt het daarom nu geen goed moment om deze nu al uitvoerig te gaan bespreken.

Afgesproken wordt dat na sluitingstermijn alle partijen die een zienswijze hebben ingediend, een afschrift naar de secretaris sturen zodat deze gebundeld kunnen worden en de volgende keer ter informatie gedeeld kunnen worden. **(actie: allen/ secretaris)**

9. Luchthavenbesluit/erkenning RTHA: voortgang

Dhr. Schendstok vraagt zich af hoe het zit met het verzoek dat destijds aan de leden van de CRO is gedaan om hun ideeën voor een nieuw luchthavenbesluit in te brengen. Dat is een stille dood gestorven, maar hij wil dit weer tot leven roepen en hij constateert dat de reactie van de luchthaven in feite het proces beschrijft. Hij vindt dit echter zo traag, dat hij een pleidooi houdt voor het versnellen van het proces. De Omzettingsregeling is namelijk achterhaald en inadequaat. De voorzitter roept in herinnering dat hij ooit al eens met dhr. V.d. Kleij een notitie heeft opgesteld met daarin het voorstel om aan te dringen op een snellere procedure. Toen is er door meerdere partijen in de CRO gezegd dat ze daar geen behoefte aan hadden en dat ze de bestaande situatie eigenlijk wel goed vonden. Het is dus niet de schuld van de luchthaven dat de CRO het niet nodig heeft gevonden om daaraan te gaan trekken. Dhr. Schendstok wijst erop dat toen nog de veronderstelling was dat er snel een luchtvaartnota zou liggen.

De voorzitter vraagt de luchthaven om toe te lichten waarom het proces zo is uitgelijnd als het is uitgelijnd, of het nog wat sneller kan, en wat er wordt gedaan met de al opgehaalde inbreng van de omwonenden. Dhr. Liebeek geeft een uitgebreide toelichting op de inrichting van het proces. Zorgvuldigheid staat daarbij voorop. De reeds geleverde input kan gebruikt worden op het moment dat er gesproken gaat worden over voorkeursscenario's.

Dhr. Witjes erkent dat de omwonenden hun standpunt gewijzigd hebben en licht toe waarom. Ook hij denkt dat het proces veel sneller kan dan nu in de notitie beschreven staat. Op verzoek van de voorzitter schetst dhr. Liebeek globaal de planning. Op zijn slechtst zal de aanvraag voor het LHB eind 2021 gedaan worden.

Er volgt een uitgebreide discussie over eventuele versnelling. De overheden zijn daarbij alle vier van mening dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat en dat draagvlak essentieel is. De voorzitter concludeert dat er één overheidsfront is en dat dit niet vooruitlopend op de voorstellen van de luchthaven de bestaande situatie wil aanpakken. VNO-NCW West ondersteunt de opvatting van voorgaande sprekers en het voorstel. Dhr. Liebeek onderstreept dat ook hij vaart wil maken en dat iedereen het erover eens is dat de Omzettingsregeling zijn beperkingen heeft.

10 Capaciteit: capaciteitsdeclaratie RTHA winter 2020/21

Dhr. Liebeek begint met een korte toelichting op zijn memo (4.k). Kort samengevat is de luchthaven verplicht om maximale capaciteit te declareren, zodat de slotcoördinator deze vervolgens op objectieve en transparante wijze kan alloceren. Over de capaciteitsdeclaratie voor de komende winter valt niet veel te

zeggen. Deze is hetzelfde als het vorige jaar, behalve de capaciteit zelf, die iets verlaagd is. De luchthaven verwacht namelijk een kleine verschuiving in de typen toestellen. Doordat de druppels (de vliegtuigen) gemiddeld iets groter worden passen er minder in de (geluid)emmer.

Het valt dhr. Schendstok op dat in de capaciteitsdeclaratie (onder de Distribution of aircraft movements over a 24 hours period) de pieken zowel in de vroege ochtend als in de late avond tegen de grenzen van het nachtregime liggen. De voorzitter vertaalt dit naar een vraag aan de luchthaven of overwogen is om meer spreiding over de dag in de declaratie op te nemen gelet op de discussie in de afgelopen jaren over de concentratie van aankomsten en vertrekken in de ochtend en de avond. Dhr. Liebeek legt uit dat de luchthaven binnen de grenzen van de Omzettingsregeling constant de afweging moet maken tussen commerciële belangen en hinderbeperking. Het antwoord is dus ja. Onder verwijzing naar de conclusie van dhr. Schendstok dat de grenzen van de ruimte worden opgezocht, vraagt de voorzitter of de luchthaven niet in staat is om dit tegen te houden en of niet gestuurd kan worden in het beperken van vluchten in het eerste uur. Dhr. Liebeek moet intern vragen wat hierin nog de ruimte is. **(actie: RTHA)**. Dhr. Schendstok merkt tenslotte nog op dat volgens hem bewust de randen van de nacht zijn opgezocht, want waarom zou anders de luchthaven zoveel geïnvesteerd hebben in verdubbeling van de terminalcapaciteit?

Mw. v.d. Coevering wil graag weten hoe de terminalcapaciteit, het aantal passagiers dat de luchthaven denkt te verwerken, zich verhoudt met de Corona adviezen. Dhr. Liebeek antwoordt dat de luchthaven zich houdt aan de richtlijnen van het RIVM.

Dhr. Ouwehand vraagt zich af of en hoe vooraf rekening kan worden gehouden met afwijking van vliegroutes (bijvoorbeeld als gevolg van interferentie met Schipholverkeer). Dhr. Liebeek antwoordt dat deze vraag weliswaar interessant is, maar dat hij deze niet zozeer gekoppeld ziet aan de capaciteitsdeclaratie.

Naar aanleiding van het vervroegen van het laatste vertrekslot naar 21.55 uur spreekt dhr. Fortuyn zijn verbazing uit dat dit blijkbaar om operationele redenen kan, en vraagt zich af of dit met het oog op hinderbeperking ook zou kunnen voor late binnenkomers. Dhr. Liebeek benadrukt dat de luchthaven verplicht is zijn maximale capaciteit te declareren. De laatste vertrektijd kon worden vervroegd, omdat niet is gebleken dat de luchthaven niet aan de marktvraag voldoet. Er is namelijk door geen enkele airline aangegeven dat ze hierdoor niet meer zouden kunnen vertrekken. Mocht in de praktijk blijken dat de luchthaven niet aan de marktvraag voldoet, dan zal de maatregel weer moeten worden teruggedraaid. Vervroegen van de laatste aankomsten kan niet, omdat dan wel wordt ingegrepen in wat airlines vragen en dus niet aan de marktvraag wordt voldaan, wat niet mag.

Dhr. Witjes vindt dat de notitie nog geen antwoord geeft op de vraag, of bij de te declareren capaciteit de vertrekhal maximaal gevuld (of desnoods zelfs) vergroot moet worden, en wijst erop dat dhr. V.d. Kleij eerder in de CRO heeft gezegd dat 900 of 1200 passagiers een keuze van de luchthaven is. Dhr. Liebeek antwoordt dat de gedeclareerde capaciteit altijd een combinatie is van de verschillende capaciteiten (vertrekhal, parkingstands, runway,...). Dat je 1200 pax in de ochtend kan accommoderen, zorgt ervoor dat je die vervoerstroom kan afwikkelen en dus ook het aantal vluchten dat daarbij hoort. Als met dit memo de oorspronkelijke vraag (van dhr. Ooijevaar) niet goed beantwoord blijkt te zijn, heeft dhr. Liebeek graag even contact om dit te verhelderen. Dhr. Ooijevaar memoreert de vraag die hieraan ten grondslag lag, namelijk: welke vrijheid heeft de luchthaven nou eigenlijk om op slots te sturen? Dhr. Liebeek antwoordt dat de luchthaven niet kan sturen op slots maar alleen op capaciteit, en die capaciteit moet worden uitgegeven binnen de randvoorwaarden van de Omzettingsregeling. De luchthaven kan niet uit bijvoorbeeld het oogpunt van hinderbeperking afzien van de verplichting capaciteit te declareren.

Afgesproken wordt om de volgende keer de vraag waar je nou wel en niet op kan sturen op de agenda te zetten. Voor een goede voorbereiding van de discussie worden de vragen vooraf opgehaald en voorgelegd aan de luchthaven. **(actie: allen/ RTHA/ secretaris)**

11. Handhaving: ILT Handhavingsrapportage 2019 RTHA

Mw. v.d. Coevering heeft naar aanleiding van de rapportage een aantal vragen en opmerkingen:

- De waarden voor de handhavingspunten 3 en 4 pleiten voor een nader onderzoek naar de uitvliegroute van baan 06.
- Welke zijn de twee luchtvaartbedrijven die een waarschuwing hebben gekregen wegens het afwijken van de route zonder geldige reden? Zijn dit altijd dezelfde?
- Tussen 23:00 uur en 24:00 uur zijn landingen toegestaan van vliegtuigen die aan hogere geluidseisen voldoen, zoals feitelijk alle moderne vliegtuigen waarmee luchtvaartmaatschappijen als Transavia en Tuifly vluchten op RTHA uitvoeren. Zij vindt dit onwenselijk vanuit het oogpunt van slaapverstoring en dit zou volgens haar dan ook in het nieuwe Luchthavenbesluit anders moeten worden geregeld. *(noot secretaris: dit is in feite waar dhr. Vos al eerder op gewezen heeft: met de huidige vloot mag Transavia landingen plannen tussen 23.00 en 24.00 uur, maar doet dit overigens niet.)*
- Na 06:00 uur zijn landingen toegestaan met (lege) vliegtuigen die van elders komen om passagiers van RTHA op te halen (positievluchten). Omdat "leeg" tussen haakjes staat, wil zij graag weten of dit ook niet lege vluchten kunnen zijn van elders, bijvoorbeeld tussenlandingen. *(noot secretaris: in de Omzettingsregeling is positievlucht gedefinieerd als "een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren"; het antwoord op de vraag is dus nee.)*

Afgesproken wordt dat de secretaris in overleg met de luchthaven de vragen van mw. V.d. Coevering op papier zet en voorlegt aan ILT. **(actie: secretaris/ RTHA)**

12. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. DCMR jaarrapport gebruiksjaar 2019

Dhr. Algra geeft een presentatie **(bijgevoegd)**. De presentatie wordt afgesloten met een aantal aanbevelingen met name richting de luchthaven, luchtverkeersleiding en bevoegd gezag.

Dhr. Ooijevaar merkt op dat de aanbeveling om te kijken naar de route in westelijke richting niet op de lijst van kansrijke hinderbeperkende maatregelen staat. Dhr. Algra antwoordt dat deze maatregel wel voorkomt in het laatste rapport van de BRR (dat een doorontwikkeling van de rapporten van de commissie van Heijningen is), doordat deze al eerder door de DCMR onder de aandacht is gebracht. De Werkgroep Hinder Beperking gaat ook nog met dat adviesrapport aan de slag en komt er zeker nog op terug.

Volgens dhr. Schendstok bevestigt het rapport wat hij eerder al gesteld heeft over de randen van de nacht. Hij vraagt de luchthaven met klem om hier rekening mee te houden. "Het mag, maar doe het niet omdat het kan!" Verder refereert hij aan de brief van mw. Bokhove aan commissie EDEM (stuk 13.a) waarin zij volgens hem stelt dat de stijging van het aantal meldingen waarschijnlijk meer te maken heeft met het aantal mediaberichten. Hij vindt dat het jaarrapport van de DCMR juist aantoont dat het aantal meldingen stijgt, doordat wel degelijk de hinder toeneemt. Volgens dhr. V.d. Bolt gaan deze twee ontwikkelingen, namelijk de aandacht in de maatschappij voor vliegtuigoverlast en het aantal meldingen, gelijk op. Daarmee

is echter niet gezegd dat er een oorzakelijk verband is. Misschien is de achterliggende oorzaak van beide verschijnselen dat er minder verdraagzaamheid is m.b.t. vliegtuiggeluid.

De voorzitter haalt uit de rapportage en de discussie dat er een één-op-één relatie te zien is tussen enerzijds de meldingen en anderzijds de verschuiving van vluchten van de winter naar de zomer en naar de vroege uren en de late avond. Bij agendapunt 9 is reeds afgesproken dat de volgende keer wordt teruggekomen op de vraag waar de luchthaven op kan sturen. Dat is niet alleen relevant voor de capaciteitsdeclaratie maar ook voor de discussie over wat straks in het Luchthavenbesluit moet worden geregeld. De voorzitter stelt voor kennis te nemen van de rapportage. "Het zijn heel relevante cijfers en een goede illustratie van de discussie. Wil je wat aan de hinder doen, dan moet je kunnen sturen op het gebruik van de luchthaven over de dag. Als je dat niet kunt, ben je gauw uitgepraat."

Dhr. Witjes constateert dat zijn bevindingen in "Weerklank" worden bevestigd door het rapport van de DCMR. Zijn bevindingen gaan nog zelfs verder in detail, zoals het verschil in geluidsbelasting tussen de Schiedamse en de Lansingerlandse kant. Hij hoopt dat de DCMR in de toekomst dit soort gegevens wil meenemen in de jaarrapportage. Hij wil onderstrepen dat de bewoners nooit meer rust hebben. Als ze 's ochtends stijgende vliegtuigen hebben, hebben ze ook 's avonds stijgende vliegtuigen, en als ze 's avonds landende vliegtuigen hebben, hebben ze ook 's ochtends weer landende vliegtuigen. Dat recht op rust vindt hij heel belangrijk voor de toekomst en dat bewoners inderdaad kunnen zeggen: af en toe wordt er niet gevlogen boven de wijk. Dhr. Witjes onderschrijft hiermee de suggestie van de voorzitter om deze bevindingen uit het jaarrapport van de DCMR mee te nemen in de discussie over het Luchthavenbesluit. Tenslotte viel hem op dat het rapport zegt dat misschien de definitie van frequente melder aangepast moet worden. Het lijkt hem nodig, maar hij weet niet wat nu de stand van zaken is. Dhr. Algra antwoordt dat hieraan gewerkt wordt in overleg met onder andere Maastricht en Eindhoven, en de bedoeling was om dit in het april overleg van het OSCRO te bespreken. Maar zoals al eerder gemeld, is dit vanwege Corona niet doorgegaan. De voorzitter wijst ook nog op de opmerking van mw. V.d. Coevering dat een frequente melder niet minder belangrijk is, maar juist een uitlaatklep namens vele anderen. Afgesproken wordt dat dhr. Algra en dhr. Witjes nog een keer zullen doorpraten over de mogelijkheden voor de "integratie van zijn persoonlijk verslag en de rapportage van de DCMR" binnen de kaders die de DCMR heeft meegekregen. **(actie: DCMR/ J. Witjes)**

b. DCMR rapport 1^e kwartaal gebruiksjaar 2020

De CRO neemt kennis van de rapportage.

c. DCMR rapport 2^e kwartaal gebruiksjaar 2020

De CRO neemt kennis van de rapportage.

13. Geluidshinder door vliegverkeer RTHA: analyse gemeente Rotterdam

Er zijn geen vragen naar aanleiding van de stukken.

14. Hinder beperkende maatregelen

a. rapportage werkgroep: overzicht afgevalen voorstellen 2019

Dhr. Schendstok merkt op dat de meeste afgevalen voorstellen niet doorgaan, omdat ze niet passen in de Omzettingsregeling. Bij aanpassing ervan in de vorm van een nieuw Luchthavenbesluit kan een deel van deze hinder beperkende maatregelen wellicht wel worden doorgevoerd.

De CRO besluit de rapportage “Overzicht afgevalven voorstellen 2019” van de Werkgroep Hinder Beperking aan te bieden aan RTHA (en in afschrift aan het Ministerie van I&W en de BRR) als input voor het proces dat moet leiden tot het nieuwe Luchthavenbesluit.

b. rapportage werkgroep: beoordeling kansrijkheid voorstellen 2019

Mw. V.d. Coevering wijst op mogelijke verschuiving naar Overschie en Rodenrijs bij terugdringen van de parkeeroverlast in Schiebroek. De voorzitter antwoordt dat bij het nemen van besluiten de positieve en negatieve effecten altijd in samenhang bekeken moeten worden.

De CRO besluit in te stemmen met de rapportage “Inschatting kansrijkheid voorstellen 2019” van de Werkgroep Hinder Beperking.

c. advies werkgroep: programma verkenningen voorstellen 2019

Dhr. Fortuyn vindt dat er veel goede voorstellen in staan, behalve één, die niet op de CRO-tafel thuishoort, namelijk onder ruimtelijke ordening (niet meer te bouwen in gebieden waar veel hinder als gevolg van het vliegverkeer (te verwachten) is). Dit is primair een gemeentelijke en in sommige gevallen provinciale bevoegdheid, en dat wil hij graag zo houden. De voorzitter benadrukt dat de bevoegdheid uiteraard daar blijft, maar de vraag is of de CRO daar een advies over zou mogen geven.

Mw. V.d. Coevering wijst erop dat als de woningbouw rond de luchthaven in de knel komt, de gevolgen ook bij de inwoners van de gemeente terecht komen. In de eerste plaats wordt de lijst met woningzoekenden dan langer en in de tweede plaats komt de rekening voor het niet kunnen gebruiken van reeds door de gemeente aangekochte grond via de belastingen ook bij de inwoners. Mw. de Zoete sluit zich hierbij aan. Dhr. Fortuyn zegt volgens haar heel terecht dat dit in eerste instantie thuishoort op het bordje van de gemeente.

De voorzitter vraagt aan de secretaris (in zijn rol als voorzitter van de werkgroep) of in de werkgroep gesproken is over dit punt van competenties. De secretaris antwoordt dat niet de principiële discussie is gevoerd wie erover gaat. Wel is het zo dat alle belangen die hierbij spelen, enerzijds van de luchtvaart en anderzijds van de omgeving bij elkaar komen op de tafel van de CRO. De CRO kan dit vraagstuk natuurlijk adresseren en in het document wordt daarom voorgesteld om het voortouw te geven aan (de partijen in) de BRR om te kijken wat je nou zou moeten vinden van dit idee. Dhr. Fortuyn vindt dat dit niet op de CRO-tafel thuishoort. Dit heeft geen nut. Het vraagstuk is veel complexer. Lansingerland bouwt binnen de wettelijke normen, wat onder meer betekent dat binnen de 35 Ke niet wordt gebouwd.

Dhr. Ouwehand trekt de parallel met de duurzame dialoog in de haven. Daar wordt een inventarisatie gemaakt van dingen die slecht zijn of beter kunnen, en die worden uitgevoerd. Dat gaat met respect voor het bevoegd gezag. “Uiteindelijk hebben we te maken met overlast en gevaar die verbonden is met RTHA, en ik vind dat we daar wel wat over moeten zeggen” zegt hij. Als een individuele gemeente zegt dat hij voldoet aan de wettelijke vereisten, is dat helder. Maar hij hoopt dat dhr. Fortuyn ervoor open blijft staan om juist met dat instrument te kijken hoe je op voorhand zo min mogelijk overlast inbouwt met woningbouw.

Dhr. Ooijevaar wil uiteraard heel veel hinder beperkende maatregelen doorvoeren, maar ze moeten wel realistisch zijn. Binnen de enorme verstedelijkingsopgave die de gemeenten hebben is het niet realistisch om dit punt op te nemen. Hij sluit zich dus aan bij dhr. Fortuyn.

Mw. Tiel heeft alle respect voor de grote woningbouwvraag die er in de Randstad is, en daar zit uiteraard veel vraag naar woningen voor “onze” werknemers in, maar uiteindelijk zul je ook ergens een baan moeten

hebben. Er zullen voldoende werklocaties moeten zijn in diezelfde Randstad. Zij vraagt daarom aan de vertegenwoordigers van de overheden hoe zij met hun collega's die over woningbouw en ruimtelijke ordening gaan, wegen of het verstandig is om onder aanvliegroutes woningen te bouwen, en waar komt de factor RTHA in hun lokale discussies langs? Ze vindt ook dat er geen woningen gebouwd moeten worden voor nieuwe geluidgehinderden. Toch is allebei nodig, zowel werklocaties als woningen. Dus waar wordt integraal die discussie gevoerd? Ze hoopt in de provincie en de MRDH. Ergens moet de CRO wel de mogelijkheid hebben om zijn vinger op te steken en de vraag te stellen of het wel verstandig is om daar woningbouwplannen te ontwikkelen. Mw. de Zoete antwoordt dat die discussie zeker integraal in de provincie wordt gevoerd, ook in de gemeenten, en dat daarbij ook de hinder wordt meegenomen. Want niemand wil in de toekomst nieuwe gehinderden toevoegen, maar er liggen heel veel opgaven tegelijk. Dus als iemand zorgen heeft, concludeert de voorzitter, moet hij ze uiten in raadscommissies en Statencommissies. Mw. Bokhove sluit zich aan bij de woorden van mw. De Zoete en de samenvatting van de voorzitter.

De voorzitter roept de waarschuwing van mw. Tiel voor de discussies in de ORS in herinnering, en daar gaat nou juist de discussie over de vraag of de ORS ook bevoegdheden heeft om te adviseren over de landzijdige ontwikkeling, hetgeen daar op volle verzet is gestuit van de provincies en anderen. Hij denkt dat dit ook hier de situatie is. De overheden zeggen dat de discussie over het bestemmen van woningen in die zones waar dat volgens de wet mag, aan hen is en gaan daar niet in de CRO over praten. Daarom is zijn advies om geen tijd te besteden in de CRO aan deze discussie. De CRO is immers bij voorbaat al verdeeld over de vraag of zij competent is of niet.

De CRO besluit het programma "Verkenningen voorstellen 2019" vast te stellen conform het advies van de Werkgroep Hinder Beperking echter met uitzondering van het voorstel waarover bovenstaande discussie ging (28.e).

Dhr. Ouwehand vraagt nog naar de opvolging en planning. De secretaris wijst op de streefdata die in het document zijn opgenomen.

d. quick scan aanpassen vertrekroute 06: stand van zaken

Hiervan wordt kennisgenomen.

e. financiën

De voorzitter memoreert dat mw. De Zoete eerder bij agendapunt 14 heeft aangegeven dat hier in de BRR nog over gesproken zal worden en dat hier zo snel mogelijk op terug wordt gekomen.

15. Planning & Control cyclus

a. jaarrekening 2019

De CRO neemt kennis van de vastgestelde jaarrekening.

b. jaarverslag 2019

Nu twee leden van het bestuur van de SOCRO geen lid meer zijn van de CRO, wil mw. V.d. Coevering graag weten of dit mag en of dit wenselijk is. De voorzitter antwoordt dat dit kan en mag. De statuten verzetten zich er niet tegen. Of het wenselijk is, daar mag iedereen zijn eigen mening over hebben. Omdat dhr. Liebeek geen vaste vertegenwoordiger van de luchthaven is, is afgesproken dat dhr. V.d. Kleij in het bestuur blijft zitten. Dhr. Poot is gevraagd te blijven vanwege zijn financiële achtergrond.

De CRO neemt kennis van het vastgestelde jaarverslag. Jaarrekening en jaarverslag zijn inmiddels naar het ministerie van I&W gezonden. Twee tekstuele opmerkingen van mw. V.d. Coevering op het jaarverslag worden daarom alleen verwerkt in het document dat op de website staat. **(actie: secretaris)**

16. Rondvraag

Mw. Tiel wil de hoop uitspreken dat iedereen die vanaf vandaag voor het groot zakelijk verkeer weer gebruik kan en mag maken van RTHA, met veel plezier weer teruggaat naar het werk binnen een gecontroleerd herstel en wenst iedereen veel gezondheid.

Naar aanleiding van het bij punt 14.c afvoeren van een punt van de lijst van hinderbeperkende maatregelen vraagt dhr. Bal aan provincie en gemeenten hoe potentiële kopers van huizen in gebieden die heel gevoelig zijn voor geluidsoverlast, hierover geïnformeerd worden en of het recht om te klagen beperkt gaat worden. Bij Lansingerland is bijvoorbeeld onlangs een project in de verkoop gegaan, maar daar werd met geen woord gerept over de nabijheid van de luchthaven. Dus dat wordt allemaal heel erg mooi aangeprezen, maar de klachten komen zo meteen wel weer op de tafel van de CRO, en de CRO mag er niks over zeggen, en de CRO mag er niet over adviseren. Afgesproken wordt dat deze vraag aan de overheden genoteerd wordt voor de volgende keer. **(actie: PZH, Rotterdam, Lansingerland, Schiedam/ secretaris)** Volgens mw. V.d. Coevering is er bij Wilderszijde wel degelijk op de aanwezigheid van de luchthaven gewezen en – maar dat weet ze niet zeker meer - zouden mensen daar dan ook niet meer tegen moeten protesteren en zou er zelfs een clause worden opgenomen bij de verkoop.

Dhr. Schendstok wil er even bij stil staan dat dit de eerste keer is dat de CRO in zo een groot verband heeft gewerkt met Microsoft Teams. Hij complimenteert de secretaris voor de regie en vindt dat ook de deelnemers en de voorzitter het met elkaar goed hebben gedaan.

17. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

postadres:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

website:

www.cro-rotterdam.nl

18 juni 2020 | Rob Algra |



ANALYSE MELDINGEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT JAARRAPPORTAGE 2019

OVERZICHT PRESENTATIE

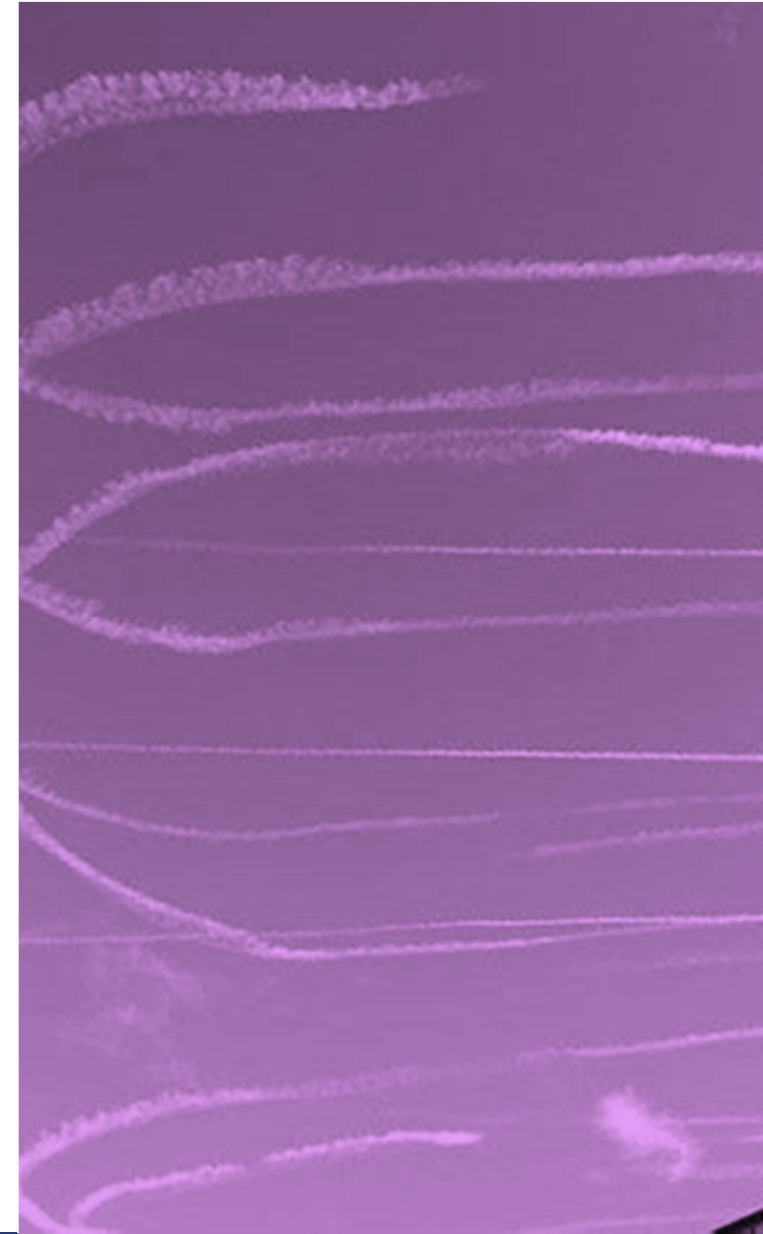
CIJFERS

- Gebruik van de luchthaven qua vliegtuigbewegingen
- Overzicht van de meldingen

ANALYSES – 3 TRENDS

- Effect op de vlieghoogte bij interferentie met Schipholverkeer
- Veranderde verdeling gebruik van de luchthaven
- Door de nacht heen vliegen

AANBEVELINGEN



VERKEERSBEWEGINGEN

Overzicht aantal verkeersbewegingen groot en klein in 2019

- Toename groot verkeer: + 4%
- Afname van klein verkeer: -3%

Maand	Grote luchtvaart						Kleine luchtvaart
	Lijndienst	Vakantie- vlucht	Ad hoc vlucht	Vracht	Overig	Totaal	Totaal
Totaal 2019	15.264	1.193	98	3	4.382	20.940	31.516
Totaal 2018	14.629	642	367	13	4.430	20.081	32.372
Totaal 2017	13.764	262	354	6	4.189	18.575	31.387

Bron RTHA



MELDINGEN

- 62.700 meldingen gerelateerd aan RTHA
- 7.100 meldingen t.g.v. overvliegend verkeer

Item	Absoluut		
	2017	2018	2019
Totaal aantal melders	1.087	1.504	1.886
Totaal aantal meldingen	16.120	34.688	62.678
Aantal 'frequente melders'	21 (2%)	35 (2%)	72 (4%)
Aantal 'overige melders'	1.066 (98%)	1.469 (98%)	1.814 (96%)
Aantal meldingen van 'frequente melders'	10.367 (64%)	24.685 (71%)	46.703 (75%)
Aantal meldingen van 'overige melders'	5.753 (36%)	10.003 (29%)	15.975 (25%)

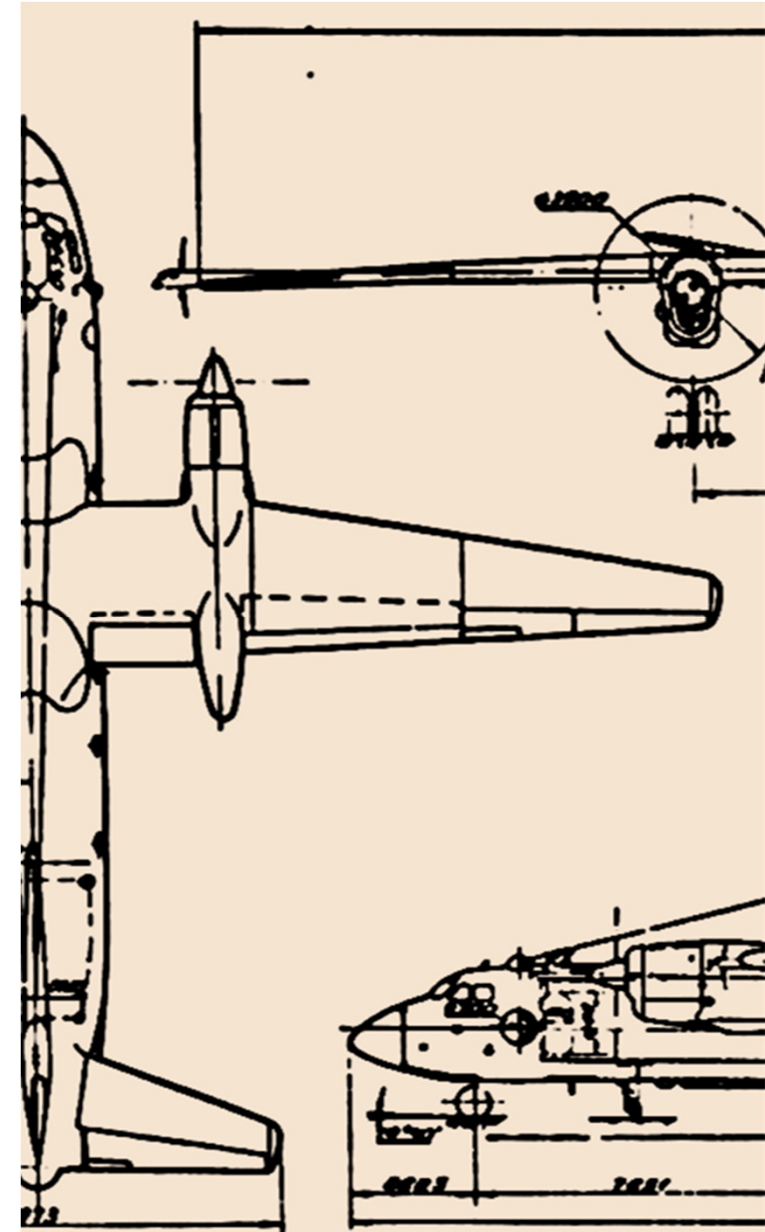
	Frequente melders		Overige melders	
	Aantal melders	Aantal meldingen	Aantal melders	Aantal meldingen
Bergschenhoek	18	17.342	120	1.478
Schiedam	11	6.557	269	2.472
Rotterdam	17	12.637	597	4.617
Berkel en RR	-	-	109	571
Bleiswijk	-	-	49	501
Overschie	3	1.005	72	500
Schiebroek	10	10.588	321	2.910



ANALYSE

WAT IS DE OORZAAK VAN DE GROEI?

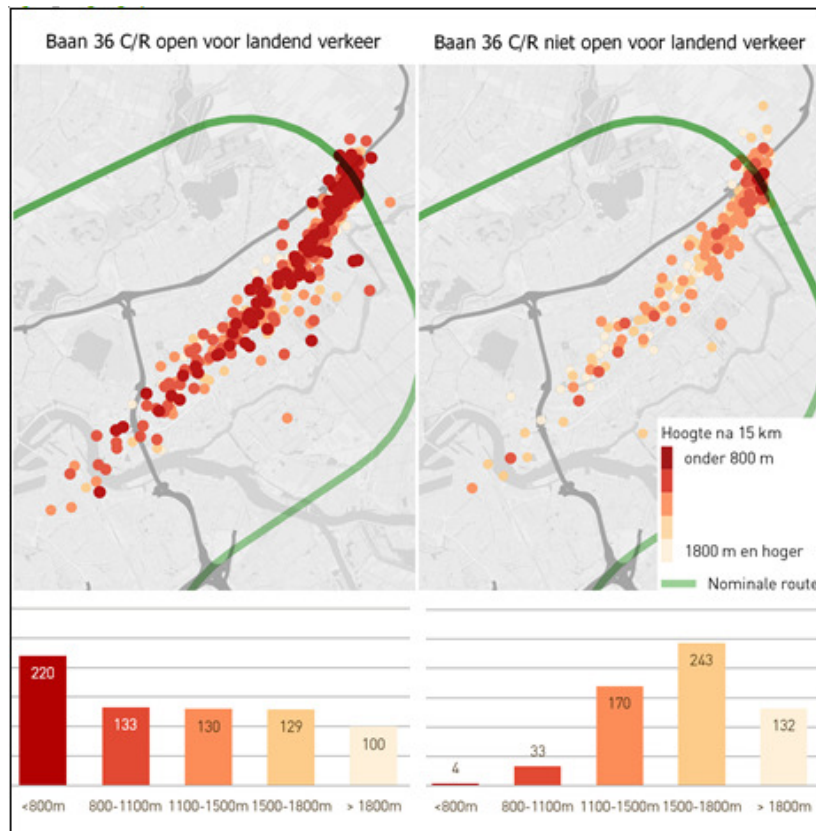
- Groei aantal meldingen is 81%
- Hoeveelheid bewegingen neemt beperkt toe,
Wat is reden van de sterke groei van aantal meldingen?
 - Is niet eenduidig te verklaren
- Signaleren aantal ontwikkelingen/trends die mogelijk bijdrage leveren aan toename van aantal meldingen. Deze ontwikkelingen hebben geen effect op geluidbelasting (Lden waarde), maar vormen mogelijk wel trigger voor omwonenden.
- Mogelijk dat mensen gevoeliger worden voor vliegtuiggeluid



TREND 1: INTERFERENTIE SCHIPHOLVERKEER

RDAM VERKEER MEER WESTELIJKE KOERS EN LANGER LAAG

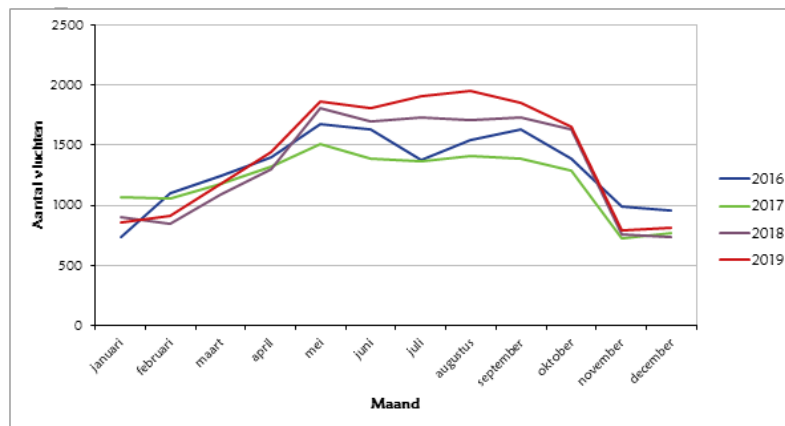
- Gevolg: meer meldingen



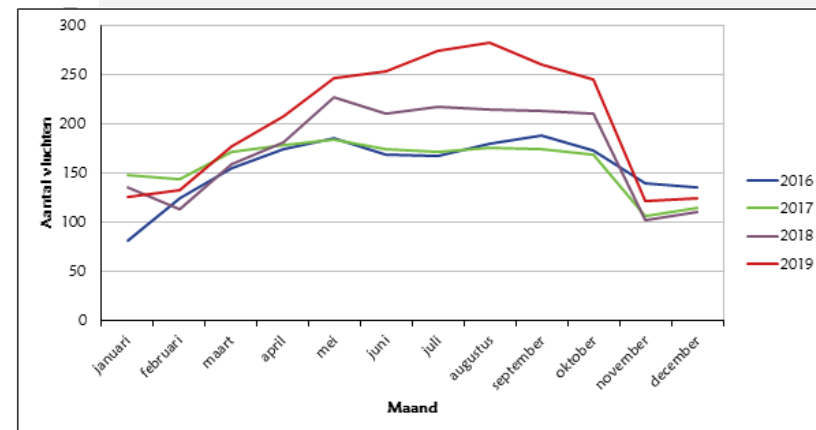
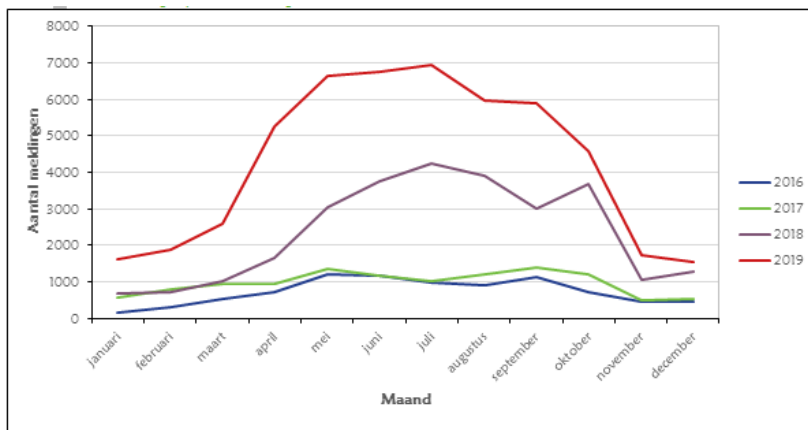
TREND 2: VERANDERENDE VERDELING GEBRUIK

CONTRAST TUSSEN ZOMER EN WINTER WORDT GROTER

Aantal vluchten per maand
groot verkeer



Aantal meldingen per maand
groot verkeer



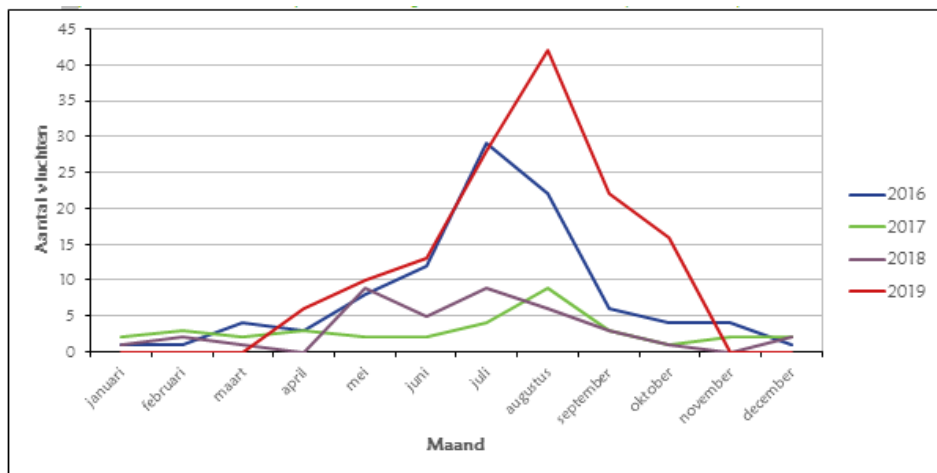
↑ Aantal vluchten in vroege ochtend
06.00 – 08.00 uur

TREND 3: DOOR DE NACHT HEEN VLIEGEN

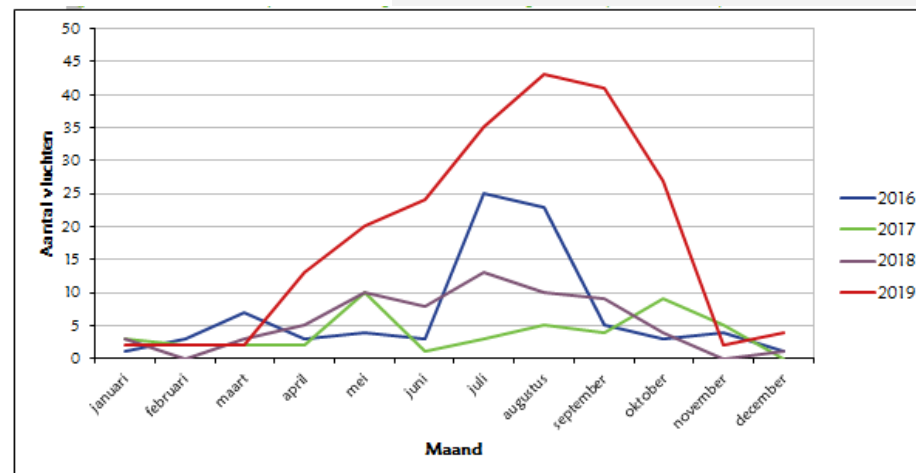
NIEUW FENOMEEN

- Vlucht vertrekt in de late avond (bestemming met minder streng geluidregime)
- Retourvlucht in de vroege ochtend
- Gevolg: voorspelbaarheid van gebruik neemt af -> hinder neemt toe

Vertrekkend groot verkeer, late avond



Landend groot verkeer, vroege ochtend



- We zien meer meldingen over startend verkeer in late avond en landingen in vroege ochtend

AANBEVELINGEN

- RTHA
 - Actieve houding richting gebruikers: trends die extra hinder veroorzaken bovenop bestaande hinder zoveel mogelijk ontmoedigen, ook al passen deze binnen wettelijk kader
- LVNL
 - Haalbaarheid en effect verder uitwerken van het optimaliseren van vliegroutes m.b.v. verfijndere navigatietechniek
 - *Vertrek in oostelijke en westelijke richting*
 - *Landing vanuit zuidoostelijke richting*
 - Onderzoek mogelijkheid vaste route bij noodzakelijke afwijkingen a.g.v. interferentie
 - Onderzoek effect 'langer laag op route' of 'van route afwijken en direct doorklimmen'

AANBEVELINGEN (2)

- Bevoegd gezag

Huidige methodiek van reguleren en handhaven met jaargemiddelde Lden-waarden biedt onvoldoende handvaten om gebruik luchthaven op het hinder aspect te sturen. Onderzoek bij nieuw luchthavenbesluit hoe dit beter kan bv door:

 - Maandelijks gebruiksplafond
 - Ochtendstraffactor
 - Beperking aantal pieken in Lmax categorie
- Verbeteren communicatie met de omgeving
 - Vergroten kennisniveau (i.c.m. burgermeetnet geluid)
 - Actief informeren ontwikkelingen (RANOMOS kan dit na aanpassing ondersteunen)

BEDANKT VOOR UW AANDACHT!



Parallelweg 1
3112 NA Schiedam

Tel. 010 246 80 00

info@dcmr.nl
www.dcmr.nl