

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

1. Opening en agenda

De voorzitter opent de vergadering om 15.00 uur en heet de CRO-leden (hierna ook commissie), toehoorders en gastsprekers van harte welkom. De gemeente Lansingerland wordt bedankt voor de gastvrije ontvangst en het ter beschikking stellen van de raadszaal als vergaderruimte. Wethouder Fortuijn trakteert de aanwezigen op lekker koeken en de voorzitter brengt deze bijeenkomst Brabantse worstenbroodjes in.

De nieuwe voorzitter, mevrouw List-de Roos, heeft zich tijdens de kennismakingsgesprekken al uitgebreid voorgesteld. De nieuwe interim secretaris, mevrouw Sollie, stelt zich kort voor aan de aanwezigen.

Deze vergadering is ook het moment om afscheid te nemen van de heer Struch als secretaris van de CRO en wordt tijdens de rondvraag ruimte voor gemaakt.

De secretaris noemt de volgende berichten van verhindering:

De heer Repko is verhinderd en laat zich vervangen door mevrouw Vesseur.

De heer Karremans is verhinderd en laat zich vervangen door de heer Van der Bolt.

De omwonenden Rotterdam zijn vandaag niet vertegenwoordigd. Van de heer Schendstok was bekend dat hij vandaag niet aanwezig kon zijn. De heer Breedveld heeft zich vanmiddag moeten afmelden.

De voorzitter vertelt dat wethouder Karremans op donderdag de hele dag raadsvergadering heeft. Wellicht is dit een aanleiding om ook eens op een andere dag te vergaderen.

De voorzitter en secretaris hebben in de eerste maanden van dit jaar persoonlijk kennisgemaakt met alle leden van de CRO en organisaties/personen die geen lid zijn van de CRO zoals GGD, Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (hierna ook BTV) en enkele voorzitters van andere CRO's. De gesprekken waren informatief en helder over behoeften en belangen. De voorzitter vertelt dat er verschillende aandachtspunten naar voren kwamen waaronder:

- Andere vergaderlocatie.
- Meer tijd inruimen voor informatiesessies en gastsprekers.
- Opschonen van de actielijst.

Het idee is om op verschillende locaties een CRO-vergadering te organiseren. De commissie stemt er mee in om de eerstvolgende vergadering in juni te combineren met een informatiesessie. Deze bijeenkomst zou dan om 13.30 uur starten en voorafgaan aan de plenaire CRO-bijeenkomst van 15.00 tot 17.00 uur. Voor de actielijst en het opschonen daarvan in overleg met de actoren, is deze vergadering bewust extra tijd ingepland.

De voorzitter gaat ervanuit dat er de komende jaren constructief en plezierig vergaderd wordt. Zij zal zich inzetten om als onafhankelijk voorzitter zo goed mogelijk de taak van de CRO uit te voeren te weten: een platform voor overleg dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van alle betrokkenen. En ook om mee te denken en werken aan de ontwikkelingen met en voor de CRO. De voorzitter spreekt nogmaals de wens uit dat zij en de secretaris de komende tijd het vertrouwen krijgen voor een constructief overleg in dit CRO-platform.

Als nagekomen stukken zijn binnengekomen de ILT-handhavingsrapportage Rotterdam 2023 en de bijbehorende Kamerbrief. De voorzitter betreurt het dat de CRO deze stukken laat ontvangen heeft.

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

De voorzitter stelt voor om deze stukken te agenderen voor de CRO-vergadering van 06.06.24. DCMR zal de resultaten van de ILT-rapportage verwerken in een addendum bij haar jaarrapport, dat wordt dan ook geagendeerd voor de CRO-vergadering in juni. De Feitenkaart ervaren hinder omwonenden RTHA van de GGD is toegevoegd aan de behandeling van agendapunt 7.

De commissie heeft geen opmerkingen over de agenda, zodat die verder ongewijzigd vastgesteld wordt.

2. Mededelingen

De voorzitter vertelt dat in het kwartaaloverleg CRO- en LEO voorzitters op 7 februari de handreiking klachten die door het ministerie I en W is opgesteld is besproken. Deze handreiking staat voor een volgend voorzittersoverleg weer op de agenda. De commissie wordt over de voortgang geïnformeerd.

Er zijn verder geen mededelingen.

3. Benoemingen leden

Er staan geen (her)benoemingen op de agenda.

De voorzitter staat stil bij de heer Van der Schaaf die per 1 januari van dit jaar vanwege persoonlijke omstandigheden is gestopt als plaatsvervanger van het lid van de CRO namens omwonenden Lansingerland. Zij bedankt hem namens de CRO voor zijn inzet.

4. Actielijst

De voorzitter licht toe dat de afgeronde acties 2022 en 2023 op een aparte lijst staan. Dit overzicht blijft openbaar en beschikbaar op de website. De afgeronde acties van 2024 worden dit kalenderjaar bijgehouden in de lopende actielijst bij. In 2025 kan de lopende actielijst op dezelfde wijze worden opgeschoond. De lopende actielijst is bijgewerkt en voorzien van een advies. De voorzitter stemt de voortgang van een aantal acties nader met de commissie af.

2023-4 nr 3 Verzoek om leden van de CRO in het bezit te stellen van het besluit van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) om aan Transavia een last onder dwangsom op te leggen wegens landen in de nacht zonder geldige reden.

De heer Houtkamp vertelt dat de bewoners benieuwd zijn naar de inhoud van het besluit van de inspectie. In de actielijst staat dat ILT deze stukken nog niet wil delen, omdat de zaak nog niet is afgerond en dat ILT denkt in juni een toelichting te geven. De heer Houtkamp vindt dit een opmerkelijke gang van zaken. Waarom wordt het publiekrechtelijke besluit nu niet openbaar gemaakt en moeten de bewoners nog drie maanden wachten? De voorzitter deelt zijn zorg en zal dit overbrengen aan ILT met de opmerking dat er behoefte aan is om het besluit eerder openbaar te maken. De heer Renckens, vertegenwoordiger grote luchtvaart, geeft desgevraagd aan dat ILT dit om haar moverende redenen zal doen en dat die hem niet bekend zijn.

2023-1 nr 3 GGD adviseur van de CRO maken

De voorzitter vertelt dat ze kennis heeft gemaakt met mevrouw Filipov (Medisch Milieukundig adviseur) van de GGD Rotterdam-Rijnmond. Zij is ook een van de auteurs van de Feitenkaart. Het voorstel is om mevrouw Filipov van de GGD als adviseur aan de CRO toe te voegen, net zoals DCMR. De commissie is het hiermee eens.

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

2023-1 nr 4 Vraag aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om positievluchten (om 7 uur) richting Schiphol, die een afwijkende vliegroute volgen mee te nemen.

Mevrouw Vesseur (LVNL) geeft aan dat deze actie intern besproken is met de experts. Het voorstel is om deze vraag te bespreken in de werkgroep hinderbeperkende maatregelen (WHBM). Vanuit LVNL zal er op structurele basis een afvaardiging komen in deze werkgroep. De heer Thoen, indiener van de vraag, is ermee akkoord dat deze actie op dit moment van de actielijst wordt afgevoerd.

2022-3 nr 1 Evaringen uitwisselen Luchthaven Eindhoven.

De voorzitter zegt dat de voorzitter van het Luchthaven Overleg Eindhoven (hierna LEO), Staf Depla, graag komt praten over hun ervaringen in het LEO en in het bijzonder over hinderbeperking. Dit wordt opgepakt in een informatiesessie die voorafgaand aan de CRO-vergadering wordt georganiseerd. De commissie is het hiermee eens.

2022-3 nr 3 Contact DCMR met de heer Thoen over openbaar maken data.

De heer Spaans (adviseur DCMR) geeft aan dat hij aan de heer Thoen heeft verteld dat het portaal van het nieuwe Burgermeetnetwerk inzicht kan geven in de kwartaalgegevens; gemiddelde per maand per uur. Er ontstaat een korte discussie met de heer Thoen. De heer Thoen vindt dat er meer data gedeeld moeten worden en de heer Spaans wijst op de beperkingen van het meetsysteem. De voorzitter concludeert dat dit actiepunt aangehouden wordt. Er is behoefte aan nadere afstemming tussen DCMR en de heer Thoen zodat duidelijk wordt wat er wel en niet mogelijk is.

5. BRR terugblik en vooruitblik

Mevrouw Baljeu vertelt dat de BRR in gesprek is met DCMR Milieudienst Rijnmond over de kosten verdeling van de backoffice. Zij wil het hier in de terug- en vooruitblik bij laten.

6. Kamerbrief: Effecten luchtvaart op lokale luchtkwaliteit *(presentatie beschikbaar in bijlage)*

De heer Tak (senior beleidsmedewerker regionale luchthavens) van het Ministerie I&W praat de aanwezig bij over onderzoeken naar lokale luchtkwaliteit en de eerste resultaten. Deze presentatie is/wordt ook gehouden bij de andere CRO's. De laatste tijd is er steeds meer behoefte aan onderzoek naar de impact van luchtvaart op de gezondheid van de mens.

De conclusie van de eerste twee onderzoeken is dat de onderzochte emissiebijdrage van de luchthavens ruimschoots onder de wettelijke normen blijven. Tegelijkertijd worden de WHO-advieswaarden wel overschreden. Dit betreft dan Schiphol en de luchthavens van nationaal belang. De heer Tak geeft desgevraagd aan, dat er voor alle onderzochte luchthavens rapporten beschikbaar zijn die per stof aangeven wat de emissiebijdrage en de concentratie is. Deze rapporten stuurt het ministerie rond.

Het derde onderzoek gaat over de zogenaamde Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Dit zijn stoffen die gevaarlijk zijn voor mens en milieu omdat ze bijvoorbeeld de voortplanting belemmeren, kankerverwekkend zijn of zich in de voedselketen ophopen. Het betreft hier een vervolgonderzoek op een onderzoek door TNO. Een resultaat van dit onderzoek is dat 90% van de ZZS het gevolg is van de imperfecte verbranding tijdens de taxifase van een vliegtuig. De heer Tak bevestigt dat deze metingen alleen zijn gedaan op gegevens van Schiphol en niet voor RTHA. Maar je kan ervanuit gaan dat hier

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

eenzelfde conclusie uit komt.

Tot slot memoreert de heer Tak nog kort de twee andere uitgevoerde studies.

De heer Tak rondt zijn presentatie af met een mededeling over het vervolg. Naar verwachting wordt het onderzoek naar concentraties ZSS net voor de zomer 2024 afgerond. Daarna organiseert het ministerie een expertreview op het totaalpakket aan onderzoeken. In deze reviewcommissie is plaats voor één expert die door de omwonenden leden namens de gezamenlijke CRO's wordt voorgedragen. De voorzitter geeft de commissie de gelegenheid om te reageren.

De heer Thoen stelt dat het gewenst is om de Europese nomen gelijk te trekken met de advieswaarden van de WHO. Hij vraagt hoe het ministerie hiertegen aan kijkt. De heer Tak kan hier niet veel over zeggen. Het feit dat dit op Europeesniveau afgestemd moet worden, geeft aan dat het lang kan duren. Voor wat betreft de politieke ambities merkt de heer Fortuyn op dat het altijd de ambitie moet zijn om er het maximale uit te halen in het belang van een gezonde, schone leefomgeving. De heer Tak zegt dat Nederland in elk geval al veel doet. Zo is er geen enkel land dat een programma heeft om ZSS in kaart te brengen.

Mevrouw Schuil (natuur en milieufederatie) stelt vast dat er goed is gekeken naar de uitstoot van luchtvaart. Zij vraagt of de andere bronnen ook in beeld zijn? De heer Tak antwoordt dat dit voor sommige stoffen het geval is. Voor sommige stoffen niet omdat er nog te weinig bekend is. Het ministerie voert sinds 2023 het Impulsprogramma Chemische Stoffen uit om meer te weten over de ZSS.

Voor wat betreft de 'expert namens omwonenden' stellen de aanwezige vertegenwoordigers, de heer Houtkamp en de heer Thoen voor om dit via de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL) te laten lopen.

7. Meldingen hinder vliegtuigbewegingen rondom RTHA *(presentatie beschikbaar in bijlage)*

Dit agendapunt gaat over de bespreking van het jaarrapport en het kennisnemen van de kwartaalrapportage vliegtuigmeldingen Q1.

De heer Spaans (adviseur) van DCMR leidt de commissie door het Jaarrapport meldingen RTHA 2023. DCMR heeft een grote hoeveelheid meldingen geanalyseerd. Er is veel energie in de rapportage gestoken, met name in het vertalen van data tot leesbare informatie.

In zijn presentatie start de heer Spaans met een aantal actuele ontwikkelingen. Hij vertelt onder meer dat er een app wordt ontwikkeld, zodat burgers ook meldingen via de telefoon kunnen indienen. Verder zijn er zijn twee sessies geweest met het burgermeetnet. Dit burgermeetnet draagt bij aan data over de lokale luchtkwaliteit die voorheen alleen door experts en professionals werd gemeten. Vanavond is er een derde sessie met omwonenden en gaat het over het portal en de informatie die men daarop wil zijn. De heer Spaans verwijst ook naar het onderzoek van de GGD Rotterdam Rijnmond. De feitenkaart laat zien dat ernstige geluidshinder door vliegverkeer bij omwonenden van RTHA is toegenomen tussen 2020 en 2022. De meeste hinder wordt ervaren door omwonenden van 55 tot en met 74 jaar.

Vervolgens neemt de heer Spaans de feiten en cijfers uit het jaarrapport door. De grafieken die hij laat

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

zien, staan ook in de rapportage. Ten opzichte van 2022 is het grote vliegverkeer toegenomen met 5%. Het kleine vliegverkeer is afgenomen met 6%. De meldingen zijn ten opzichte van 2022 toegenomen met 57%. De toename zit met name in de groep die meer dan 200 meldingen per jaar hebben ingediend, namelijk 67%.

De heer Thoen vraagt of er ook onderzocht is of er melders verschuiven naar andere groepen. De heer Spaans antwoordt dat er niet is gekeken naar het verloop van de melders binnen de groepen. De heer Thoen vraagt of DCMR de meldingen die niet aan RTHA worden toegerekend, ook doorgeeft aan Schiphol? De heer Spaans antwoordt dat ze dat op dit moment nog niet doen. Mevrouw Baljeu merkt op dat het ook niet altijd bij Schiphol thuishoort en dat klopt aldus de heer Spaans.

De heer Spaans hervat de presentatie en gaat in op de relatie tussen het aantal vluchten en het aantal meldingen. Voor het grootverkeer laten de grafieken zien dat de meldingen toenemen vanaf februari met een duidelijke piek in juni. Deze piek zou je eigenlijk later verwachten, aldus de heer Spaans. Ook gaat hij in op het verschil tussen meten en berekenen. Voor het eerst, sinds 2014, is op de geluidmeetposten in Schiedam en Bergschenhoek de gemeten waarde hoger dan berekende waarde.

De heer Spaans vertelt dat op verzoek van de CRO ook is gekeken naar het aantal afwijkingen op de SID's. DCMR ziet als afwijker een vliegtuig dat een vluchtroute verlaat zonder instructie. Uitzondering hierop is het uitwijken vanuit veiligheidsoverwegingen. Uit het onderzoek van de DCMR volgt dat er ten opzichte van 2013 een toename is van afwijkend verkeer, vooral boven de 3000 voet. In dit onderzoek is overigens alleen het IFR-luchtverkeer betrokken.

De heer Spaans sluit de presentatie af met de volgende hinderbeperkende aanbevelingen:

- Breng het aantal afwijkingen op de SID's naar beneden brengen. Dit kan door onderzoek te laten doen door LVNL naar het afwijken van de SID.
- Doe verder onderzoek naar de toename van ernstige geluidhinder. Dit gelet op de toename van het aantal klasse 7 melders en de resultaten van de onderzoeken van de GGD en de gemeente Rotterdam.

De voorzitter geeft de commissie gelegenheid om vragen te stellen en met elkaar het gesprek aan te gaan. Mevrouw Vesseur merkt op dat er tien jaar verschil zit in het onderzoek naar afwijkingen op de SID's. De heer Spaans antwoordt dat het een bewuste keuze is geweest om het zogenaamde T70 onderzoek tien jaar later nog eens tegen het licht te houden. Mevrouw Vesseur stelt vast dat de omstandigheden inmiddels wel zijn gewijzigd. De heer Spaans beaamt dit.

De heer Spaans antwoordt de heer Renckens desgevraagd geantwoord dat naast LVNL ook de grote luchtvaart een rol kan spelen in het onderzoek. Het aanbod van de heer Renckens namens Transavia wordt door de voorzitter genoteerd.

Mevrouw Vesseur vertelt dat de LVNL breder en diepgaander onderzoek wil doen naar de afwijkers, zoals nu door DCRM is geformuleerd. De voorzitter begrijpt dat LVNL-tijd nodig heeft om het rapport van DCRM goed te bestuderen om goed te begrijpen hoe de analyse tot stand is gekomen.

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

De heer Fortuyn vindt het goede aanbevelingen van de DCMR. Hij houdt vervolgens een pleidooi namens de BRR om kritischer te onderzoeken waarom de hinder toeneemt en wat hier aan gedaan kan worden zodat de leefkwaliteit verbetert. Elke melding is er een te veel. De heer Fortuyn vertelt dat de BRR ook in gesprek gaat met de DCMR over de opzet van het jaarrapport. Dit moet effectiever en tegelijkertijd qua onderzoeksinspanning en kosten beheersbaar blijven.

De heer Houtkamp toont zich positief kritisch over de oproep van de heer Fortuyn. Hij vraagt zich wel af of inwoners Schiedam nog het geduld kunnen opbrengen om te wachten op nader onderzoek. De mensen die hij tegenkomt ervaren toenemende ernstige hinder en willen dat er wat gedaan wordt. Hij stipt de reacties aan die in het onderzoek van de BTV naar boven zijn gekomen. Het maakt het kleine leed duidelijk dat de meeste mensen gelaten ondergaan. De oproep van de heer Fortuyn is goed, maar laat dan wel op korte termijn zien dat meldingen naar beneden gaan. De heer Houtkamp waarschuwt dat als het voort denderd zoals het nu gaat er heel veel bewoners teleurgesteld worden.

De voorzitter reageert op de verwijzing van de heer Houtkamp naar het rapport van de BTV. Zij vertelt dat de vereniging het verzoek heeft ingediend om haar rapport te presenteren in deze vergadering. Dit verzoek is niet gehonoreerd omdat er te weinig tijd was in de agenda en omdat het huishoudelijk reglement hiervoor de ruimte niet biedt. Aan de BTV is het aanbod gedaan om het rapport in te dienen als ingekomen stuk voor deze vergadering.

De voorzitter begrijpt de oproep van de BRR. Aandachtspunten zijn: het formuleren van een goede onderzoeksvraag, duidelijkheid over de partij die het voortouw neemt en voorkomen dat zaken dubbel worden gedaan.

Mevrouw Baljeu merkt op dat met een effectievere jaarrapportage van de DCMR de aandacht meer verschuift naar het vinden van oplossingen voor de ervaren problemen, wat zij van groot belang vindt. Mevrouw Van Dijk begrijpt heel goed het punt dat de heer Houtkamp inbrengt. De gesprekken met LVNL en de GGD kunnen leiden tot hinderbeperkende maatregelen. De RTHA laat dit onderzoek aan de experts over. De RTHA is betrokken bij de WHBM.

De voorzitter rond het gesprek af en beveelt betrokkenen aan om de oproep van de omwonenden mee te nemen in de opdracht. Het gaat erom dat de vervolg stappen het gewenste effect gaan sorteren.

- De twee aanbevelingen uit het jaarrapport van DCMR neemt de CRO over.
- De CRO neemt kennis van de kwartaalrapportage vliegtuigmeldingen Q1.
- De LVNL vaardigt een vaste vertegenwoordiger af in de WHBM. De Grote Luchtvaart overweegt om hetzelfde te doen.
- Er is een relatie tussen de twee aanbevolen vervolgonderzoeken én het pleidooi van de BRR om de motivatie van melders te onderzoeken.
- De DCMR wordt in eerste instantie als trekker voor de twee aanbevolen vervolgonderzoeken genoemd. De BRR komt in de CRO-vergadering van 6 juni eerst met een onderzoeksvoorstel inzake het vervolgonderzoek naar de motivatie van de melders. De WHBM komt met een onderzoeksvoorstel inzake het afwijken van de vluchtroutes. Naar aanleiding van deze onderzoeksvoorstellen neemt de CRO een besluit over de uitvoering, waaronder wie definitief als trekker van de onderzoeken zal fungeren en hoe de financiering van beide onderzoeken wordt geregeld.

8. Werkgroep HBM

De voorzitter leidt het agendapunt kort in. MovingDot heeft in de CRO-vergadering van juni 2023 een rapport gepresenteerd met afwegingskader voor hinderbeperkende maatregelen. Op verzoek van de BRR is in de CRO-vergadering van december 2023 de vaststelling van dit rapport uitgesteld omdat er behoefte was aan een aanvulling op het proces. Die aanvulling zit nu bij de vergaderstukken als aangepaste oplegger versie 3.0

De commissie gaat unaniem akkoord met de vaststelling van het MovingDot rapport juni 2023 in combinatie met de aangepaste onderlegger versie 3.0. De voorzitter bedankt de ambtelijke BRR voor hun inzet op dit punt.

De WHBM komt in de CRO-vergadering van 6 juni met een voorstel over werkwijze, samenstelling en financiering, rekening houdend met de nieuwe rol van de secretaris. Een voorstel voor actualisatie van het document proces & organisatie wordt ook voorbereid. Met de bewonersvertegenwoordigers wordt gecheckt of de werkzaamheden nog naar tevredenheid verlopen.

Tenslotte vertelt de voorzitter dat de WHBM van de CRO Maastricht heel goed loopt. Deze werkgroep komt graag op bezoek bij onze WHBM om ervaringen uit te wisselen. De commissie vindt dit een goed idee.

9. Luchthavenbesluit

Mevrouw Van Dijk vertelt dat de RTHA inmiddels de brief vanuit het ministerie heeft ontvangen waarin bevestigd wordt dat het vaststellen van de luchthavenbesluiten vertraging heeft opgelopen. De RTHA heeft al veel werk gedaan maar duidelijkheid nodig vanuit I&W om de laatste slag te kunnen maken. Mevrouw Van Dijk zou heel graag de volgende CRO-vergadering vertellen dat de RTHA de aanvraag in kan dienen, maar kan hier geen zekerheid over geven. De voorzitter merkt op dat het Luchthavenbesluit op de agenda blijft staan.

10. Planning en control cyclus

Het jaarverslag 2023 wordt ongewijzigd vastgesteld. Van de jaarrekening 2023 wordt, met dank aan de stichting, kennisgenomen.

11. Ingekomen en nagekomen stukken

De commissie neemt kennis van de ILT Handhavingsrapportage Rotterdam 2023 en de bijbehorende kamerbrief.

De Feitenkaart ervaren hinder omwonenden RTHA van de GGD is meegenomen bij de behandeling van agendapunt 4.

12. Verslagen CRO plenair 2023

Het verslag CRO-vergadering 14 december 2023 wordt, met dank aan de opsteller, vastgesteld met de volgende tekstuele opmerking; pagina 4, punt 7, 1^e alinea 'Houtman' wijzigen in 'Houtkamp'.

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

De commissie stemt in met het voorstel van de voorzitter om verslagen niet meer terug te laten

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Locatie: Raadszaal Gemeentehuis Lansingerland

CRO Luchthaven Rotterdam

komen op de agenda als ondergeschikte tekstuele aanpassingen verwerkt moeten worden. De secretaris krijgt het mandaat om deze wijzigingen zelfstandig in het verslag te verwerken.

13. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

De voorzitter bedankt iedereen voor de constructieve bijeenkomst.

De heer Simon Fortuyn spreekt de scheidend secretaris, Eric Struch, toe. Ze hebben elkaar bijna alle negen jaar dat Eric secretaris is geweest, meegemaakt. Hij heeft Eric in deze periode leren kennen als een heel betrokken secretaris. Simon sluit zijn toespraak af met een blik vooruit en het belang van een onafhankelijk secretariaat met een onafhankelijk voorzitter is. Deze overgang wordt door de CRO gemaakt met goed gevoel en dank aan Eric.

Eric heeft geen uitgebreid dankwoord voorbereid. Hij wil zich beperken tot het uitspreken van zijn hartelijke dank aan de CRO, de ambtelijk ondersteuners, plaatsvervangers en voorzitters. De sfeer en samenwerking was altijd goed. Zijn speciale dank gaat uit naar de leden van de werkgroep Hinderbeperkende maatregelen. Eric wenst de commissie heel veel succes voor de toekomst.

Niets meer aan de orde zijnde, sluit de voorzitter sluit de vergadering om 17.00 uur



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Effect luchtvaart op lokale luchtkwaliteit

CRO RTHA

14 maart 2024

Emissies door de luchtvaart



Onderzoeken tot en met 2023:



Nieuwe regels voor geluid en uitstoot in de toekomst

In de toekomst sturen we op normen voor uitstoot van geluid, CO₂ en andere stoffen. En niet meer op aantal vluchten. Daardoor zullen de negatieve effecten van vliegen steeds kleiner worden. Hiervoor zijn verschillende regels in ontwikkeling. Deze zullen de komende jaren in werking treden.

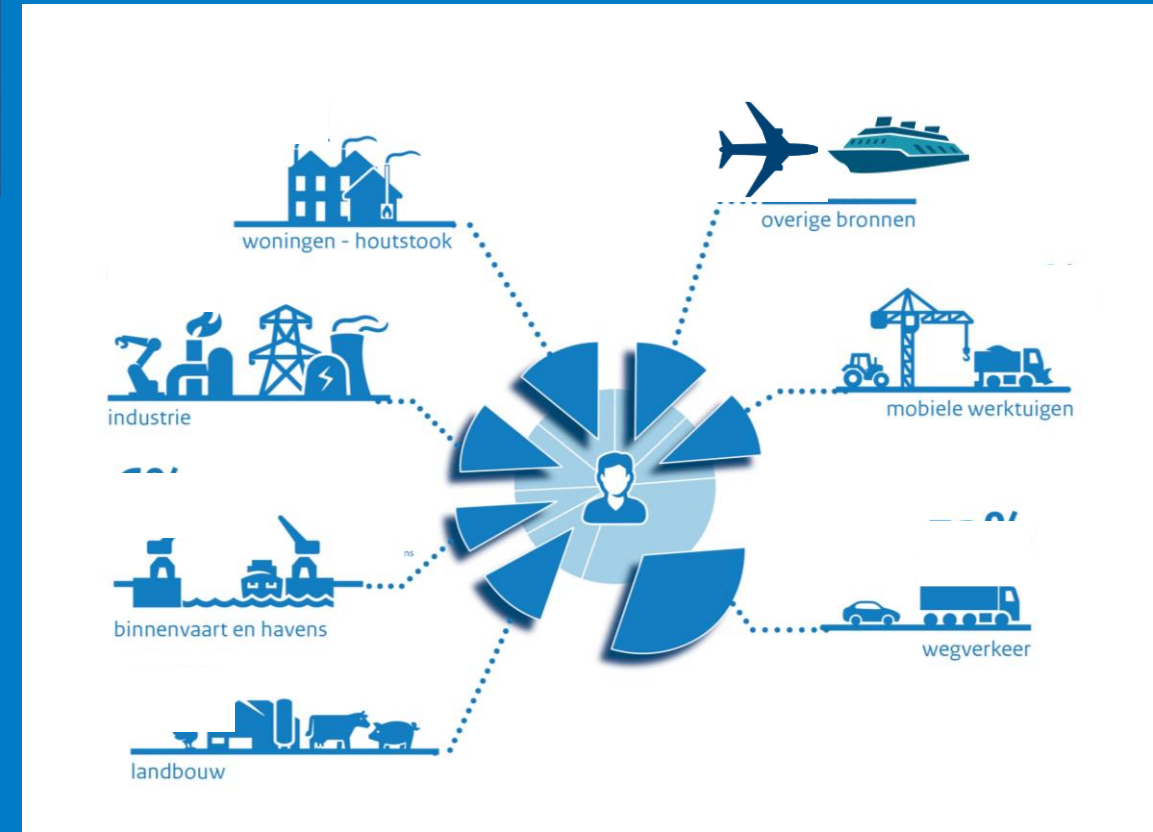


- Emissies van zeer zorgwekkende stoffen (TNO, maart 2023)
- Relatieve bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit (ADECS)
- Concentraties zeer zorgwekkende stoffen (NLR)
- Effecten vlootontwikkeling op emissies (To70)
- Uniform rekenmodel emissies (To70)

Bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit



- Emissies en concentraties van luchtvaart t.o.v. totaal en andere bronnen inzichtelijk gemaakt.
- Voor 5 luchthavens onderzoek naar NO_2 , SO_2 , CO , fijnstof, VOS, 3 ZZS.
- Studiegebied:
 - Luchthaventerrein en gebied van 3 x 3 km daarbuiten
 - Focus op woonkernen
 - Vergeleken met wettelijke normen en WHO-advies 2021



Resultaten rond luchthavens

- **Eindhoven**
gemiddelde omgeving: < 0,5% (NO₂)
hoogste woonkern: 1,3% (NO₂)
- **Rotterdam**
gemiddelde omgeving: < 0,2% (NO₂)
hoogste woonkern: 1,1% (NO₂)
- **Maastricht**
gemiddelde omgeving: < 0,3% (NO₂)
hoogste woonkern: 2,1% (NO₂)
- **Groningen**
gemiddelde omgeving: < 0,1% (SO₂)
hoogste woonkern: 0,3% (SO₂)
- **Schiphol**
gemiddelde omgeving: < 4,9% (NO₂)
hoogste in woonkern: 10% (NO₂)



Resultaten Schiphol woonkernen

- NO₂:
Gemiddeld 4 % 0,8 µg/m³
Maximum 10 % 2,7 µg/m³

Norm nu 40 µg/m³
WHO-advies 10 µg/m³
- PM_{2,5}:
Gemiddeld 0,2 % 0,02 µg/m³
Maximum 0,8 % 0,08 µg/m³

Norm nu 25 µg/m³
WHO-advies 5 µg/m³

Concentraties versus normen

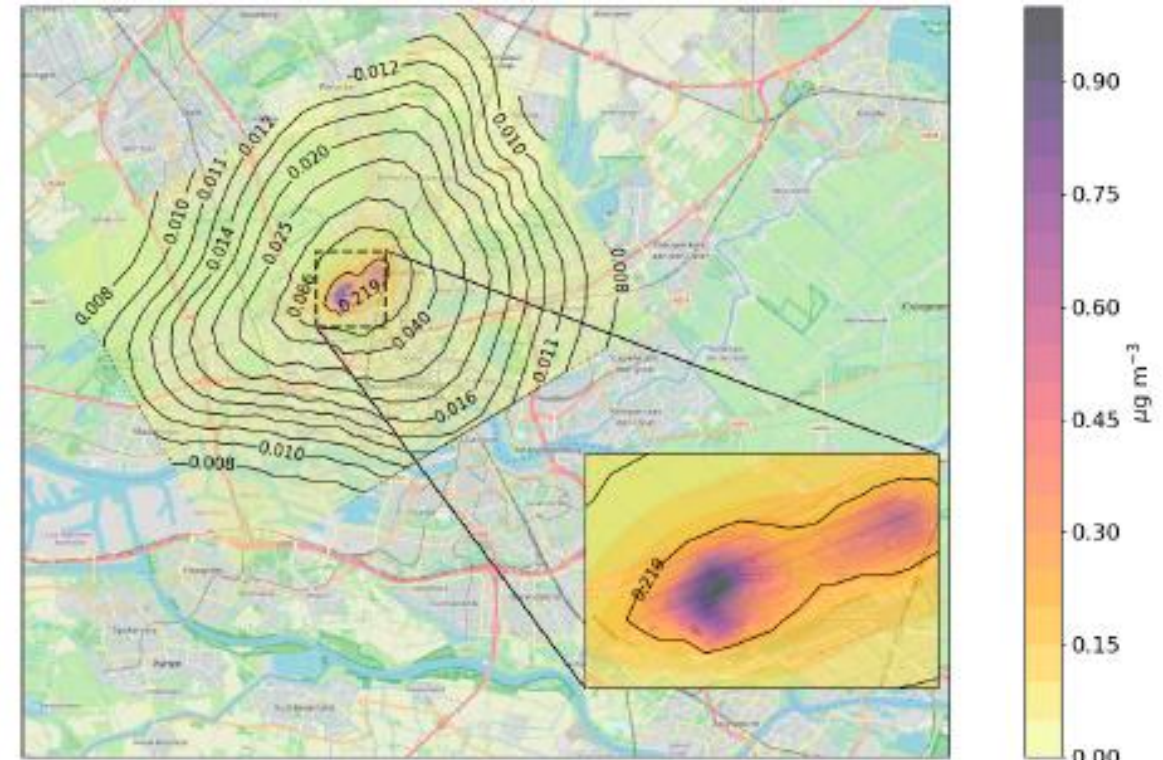
RTHA	Absolute waarden in µg/m3	Absolute waarden in µg/m3			Toetsingswaarden in µg/m3	
	Gemiddelde in woonkern	Bandbreedte woonkernen	Maximum in gebied alle bronnen bij elkaar	Waarvan bijdrage luchtvaart	EU/NL-norm	WHO-advies
Stikstofdioxide	0,04	0,01 – 0,2	53,3	0,04	40	10
Fijnstof PM2,5	0,002	0,0006 – 0,01	12,5	0,03	25	5
Benzeen	0,0002	0,00006–0,002	1,4	0	5	1,7

Zeer Zorgwekkende Stoffen



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

- Begin 2023: onderzoek door TNO.
 - Welke en hoeveel ZZS-emissies komen vrij uit vliegtuigen?
 - 5 luchthavens
-
- Eind 2023: onderzoek door NLR.
 - Welke ZZS-concentraties door luchtvaart op leefniveau?
 - Toetsen van de resultaten.



Figuur 28: VOS-concentraties op en rondom Rotterdam The Hague Airport

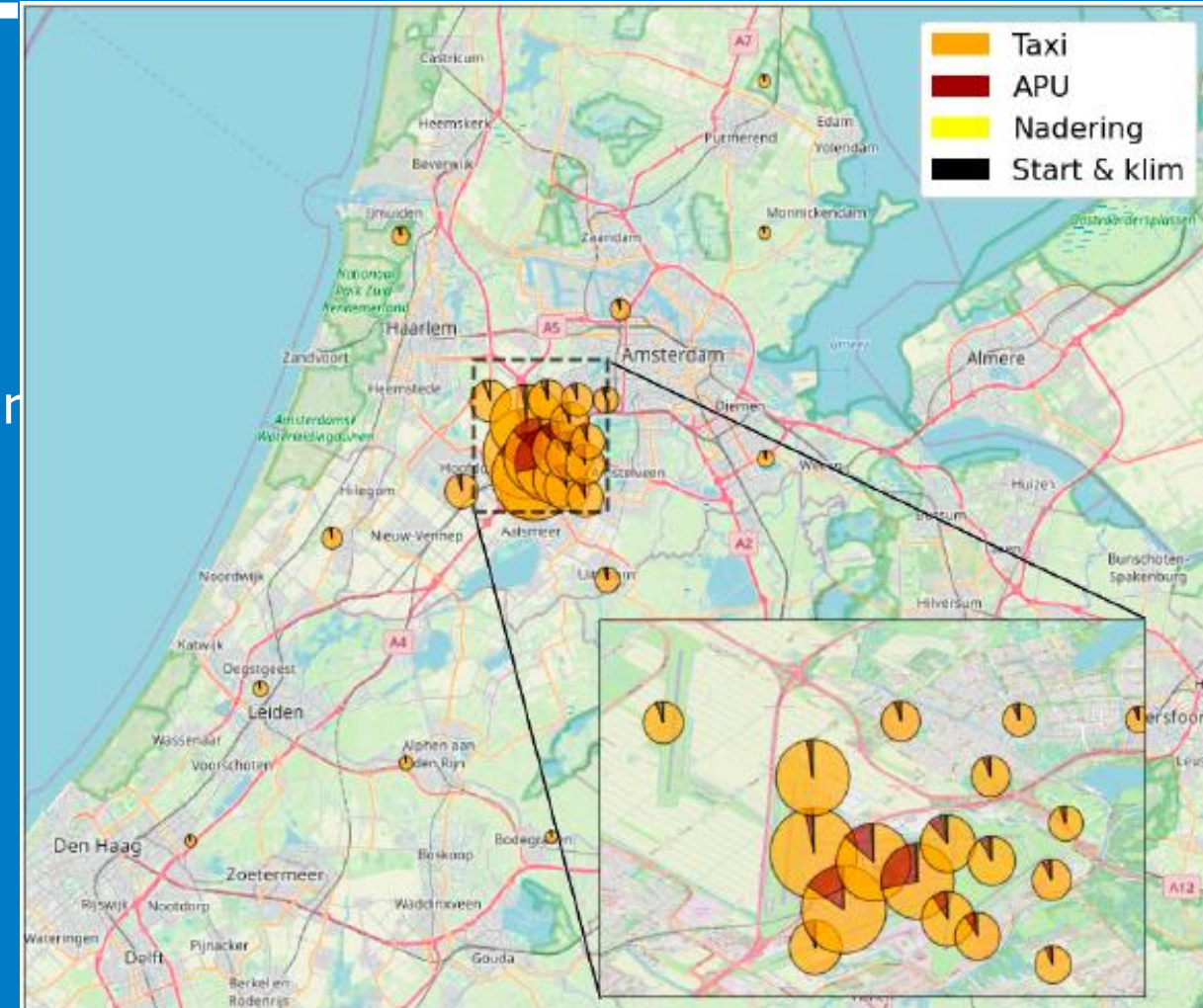
Zeer Zorgwekkende Stoffen



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Resultaten:

- Taxi-emissies bepalen 90% van de concentraties, zelfs ver weg.
- 4 ZZS: ruim onder MTR (Maximaal Toelaatbaar Risico. Dit is géén norm).
- 4 ZZS: geen toets, want geen MTR.
- Aandachtspunt: voor 7 ZZS geen gegevens over andere bronnen.





Overige studies

- Rekenmethode emissies
 - Uniforme rekenmethode
 - Peer-review
- Effecten vlootontwikkeling
 - Verschillen per luchthaven door verschillen in type verkeer en vloot.
 - Afhankelijk van motortype kunnen verschillen optreden.
 - Voor luchthavens afhankelijk van aanvraag LHB wat uiteindelijke effecten zijn.



Vervolg

- IenW wil een expert review laten uitvoeren op recente onderzoeken
- Omwonenden CROs/MRS worden hierbij betrokken
- Expert groep zal losse rapporten beschouwen en ook samenhang tussen rapporten duiden
- Eerst onderzoek 4 resterende ZZS concentraties afronden
- Naar verwachting start eind Q2

Maatregelen sector



- Elektrificatie grondgebonden activiteiten
- Aanpassen aankomst- en vertrekprocedures
- Duurzaam taxiën
- Onderzoek: afvangen ultrafijn stof (watergordijn, filter)



Resultaten rond gasfornuizen (TNO, november 2023)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



NO₂:

Keuken:	22,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Schiphol: gemiddeld	0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
maximum	2,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Norm nu	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
WHO-advies	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

PM_{2,5} (fijnstof):

Keuken:	13,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Schiphol: gemiddeld	0,02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
maximum	0,08 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Norm nu	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
WHO-advies	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Richard Spaans

JAARRAPPORT 2023

MELDINGEN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT



Inhoud
&
Context

Ontwikkelingen
luchtvaart

Feiten
&
Cijfers

Relatie vluchten
meldingen

Geluid

Analyse
&
Aanbevelingen

INHOUD EN CONTEXT JAARRAPPORT



ONTWIKKELINGEN LUCHTVAART

Projecten en ontwikkelingen vliegjaar 2023:

- Doorontwikkeling RANOMOS
- RTHA Luchthavenbesluit
- Nieuw stelsel regelgeving luchtvaartgeluid

Gerelateerde luchtvaart projecten:

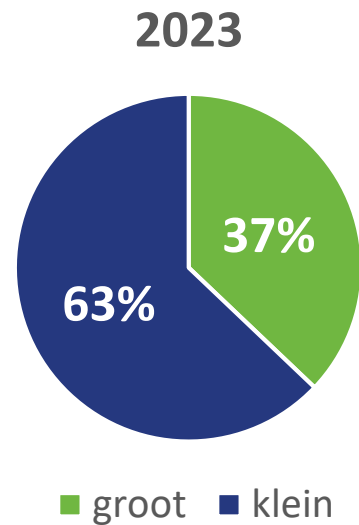
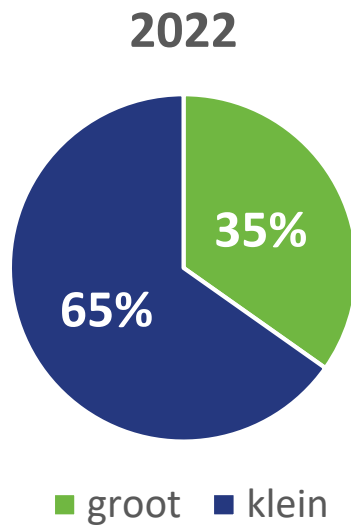
- Burgermeetnet RTHA
- Feitenkaart ervaren hinder omwonenden Rotterdam The Hague Airport
- Project Samen Meten van vliegtuiggeluid (PAMV)



FEITEN EN CIJFERS

VLIEGBEWEGINGEN

	2019	2022	2023	verschil t.o.v. 2022
Groot verkeer	20.940	20.335	21.246	4,5%
Klein verkeer	31.516	38.122	36.016	-5,5%



FEITEN EN CIJFERS

MELDINGEN

	2021*	2022	2023	verschil t.o.v. 2022
1-2 meldingen	940	1.569	1.716	9%
3-10 meldingen	1.813	2.852	2.449	-14%
11-25 meldingen	2.237	4.104	2.942	-28%
26-50 meldingen	2.603	5.575	4.254	-24%
51-100 meldingen	3.631	7.326	6.873	-6%
101-200 meldingen	4.731	11.234	12.150	8%
201+ meldingen	22.158	66.721	126.051	89%
Totaal	38.113	99.381	156.435	57%

*MAX. 2 MELDING/VLUCHT/HUISHOUDEN



FEITEN EN CIJFERS

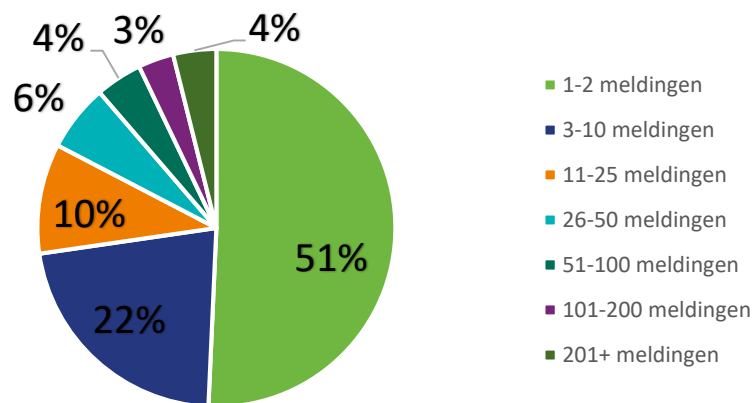
MELDERS

	2021*	2022	2023	verschil t.o.v. 2022
1-2 meldingen	748	1.250	1.419	14%
3-10 meldingen	355	542	470	-13%
11-25 meldingen	133	245	175	-29%
26-50 meldingen	69	149	117	-21%
51-100 meldingen	51	104	94	-10%
101-200 meldingen	34	79	84	6%
201+ meldingen	36	96	160	67%
Totaal	1.426	2.465	2.519	2%

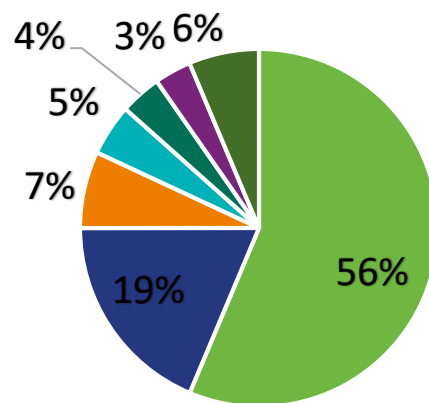


FEITEN EN CIJFERS

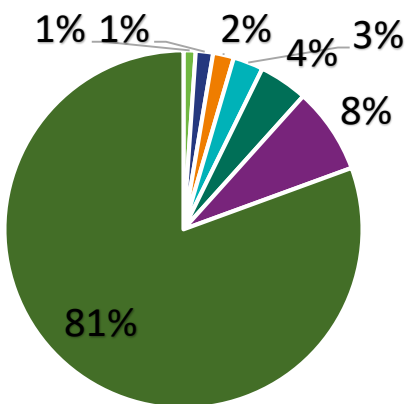
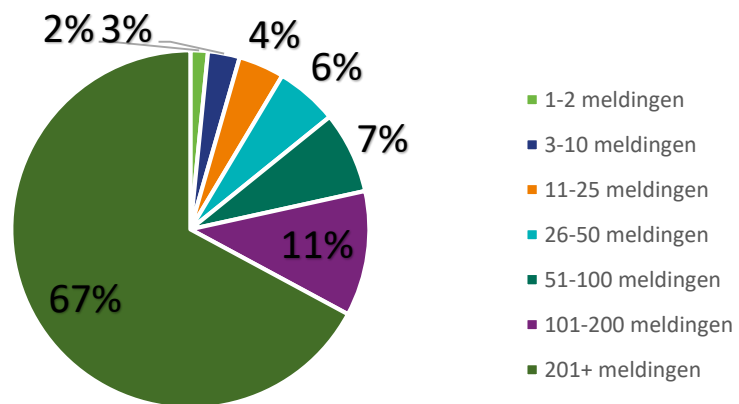
2022



2023



MELDERS



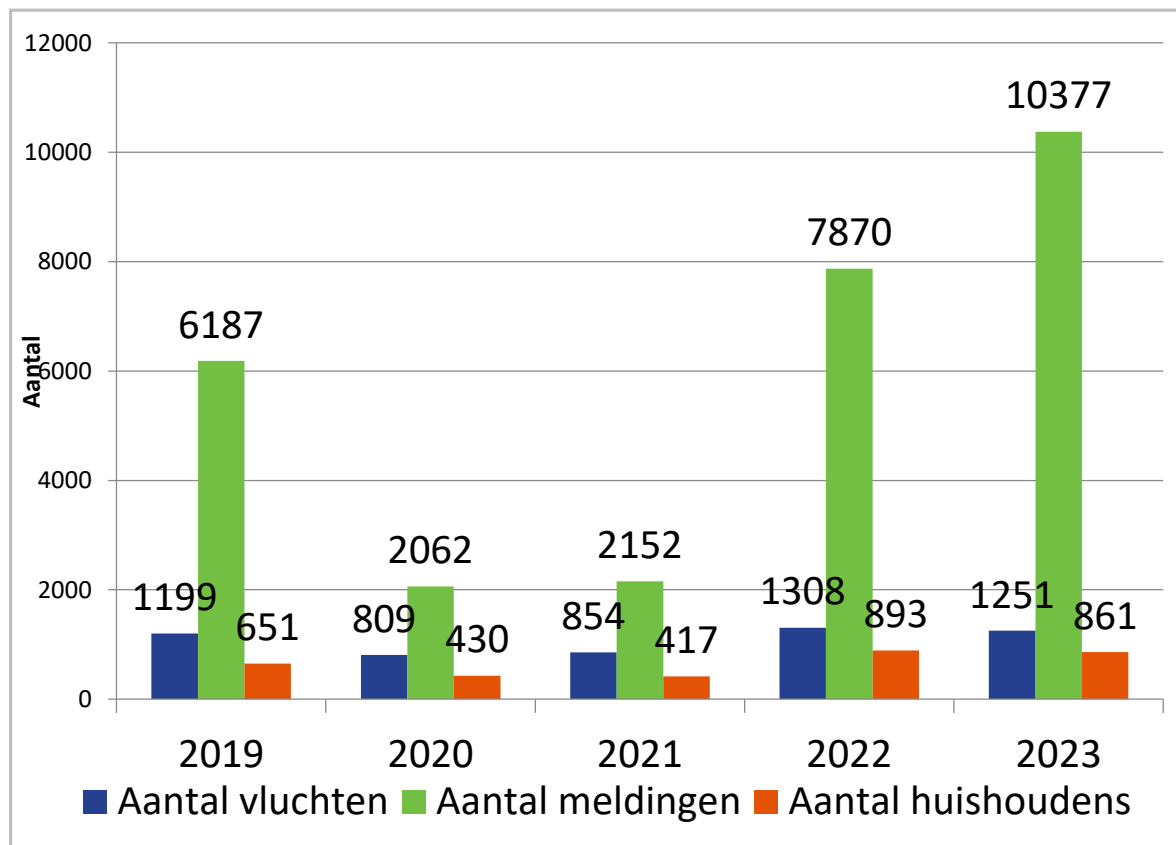
MELDINGEN

De groep die 1-2 meldingen heeft ingediend is van 51% naar 56% gegroeid
 Het aandeel in aantal meldingen van deze groep is afgenomen van 2% naar 1%
 De groep die 200+ meldingen heeft ingediend is van 4% naar 6% gegroeid
 Het aandeel in aantal meldingen van deze groep is toegenomen van 67% naar 81%



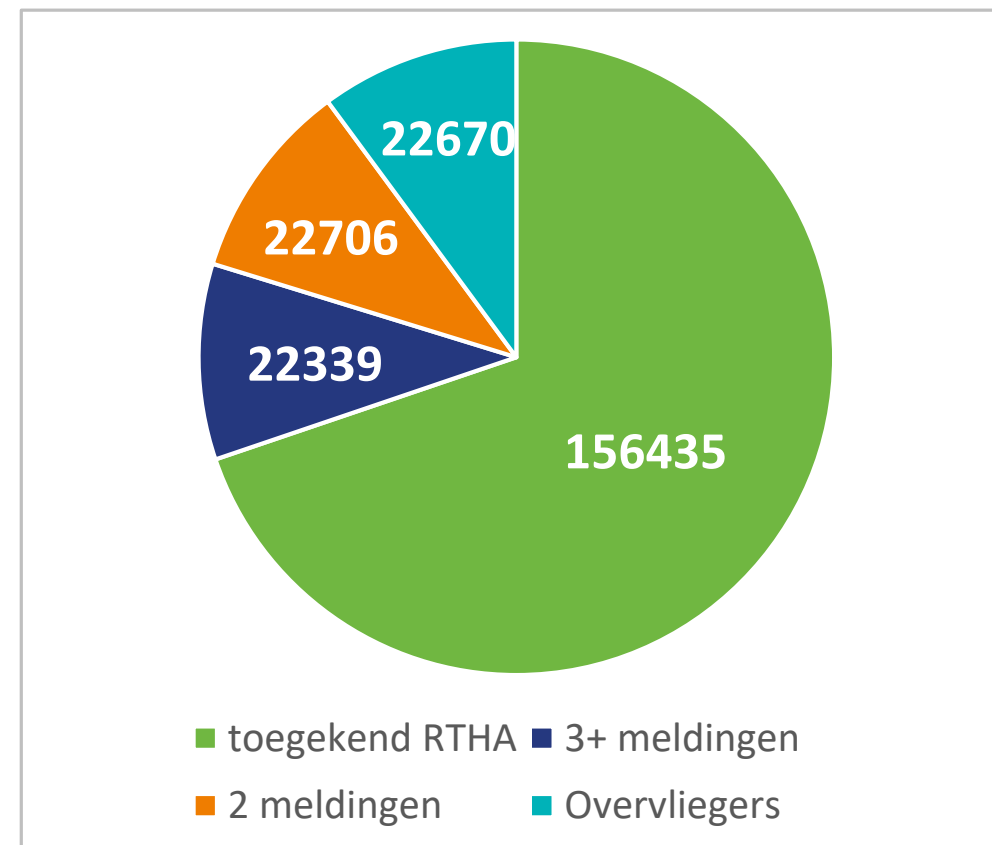
FEITEN EN CIJFERS

NACHTVLUCHTEN



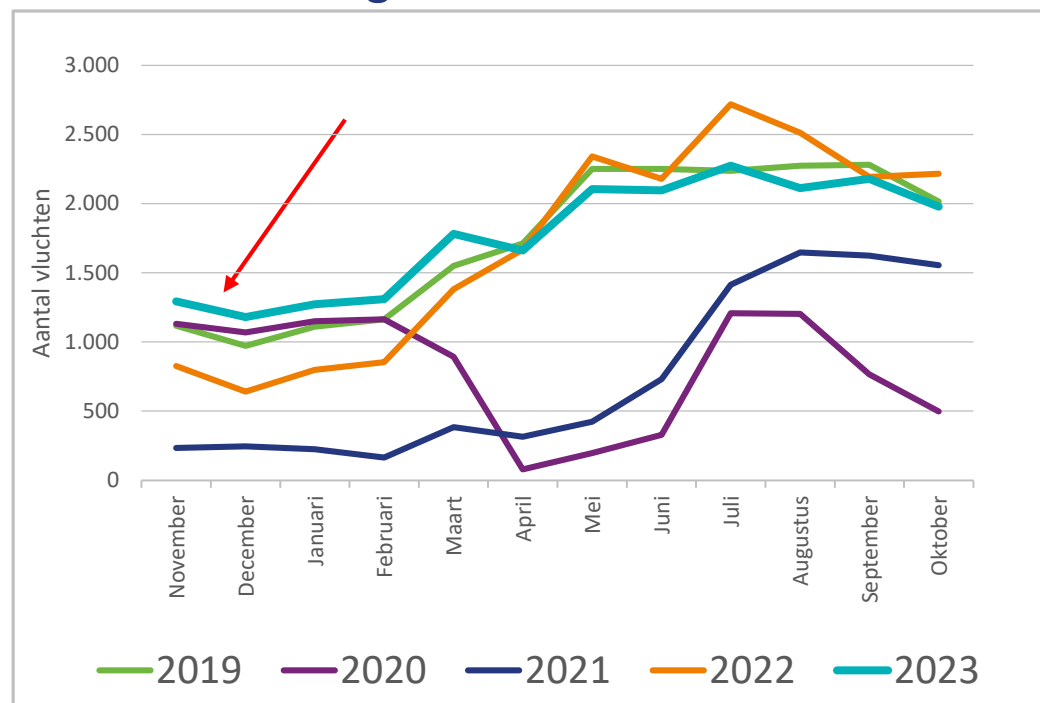
- Minder aantal nachtvluchten 2022
- Meer nachtmeldingen, minder melders 2022

TOEGEKEND AAN RTHA

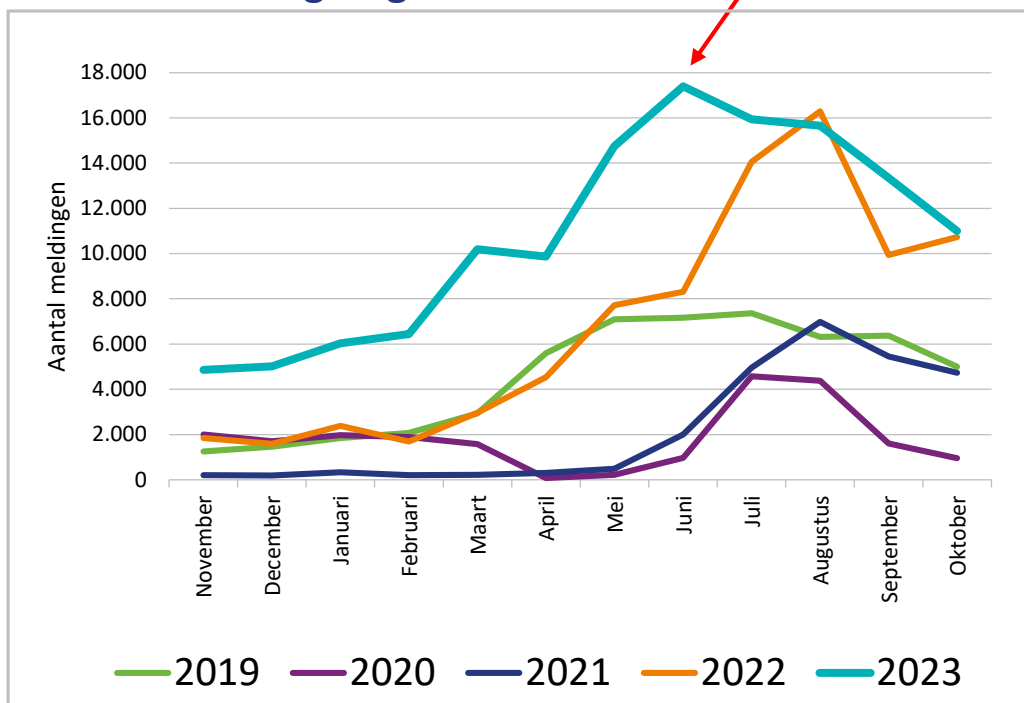


RELATIE VLUCHTEN EN MELDINGEN

Aantal vluchten groot verkeer



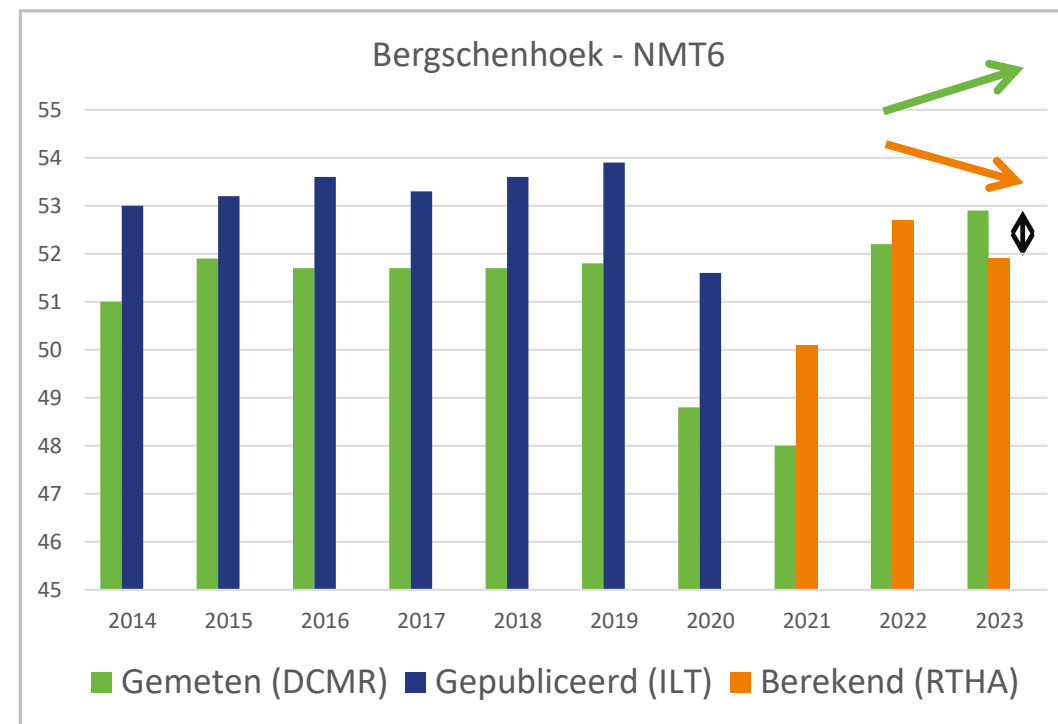
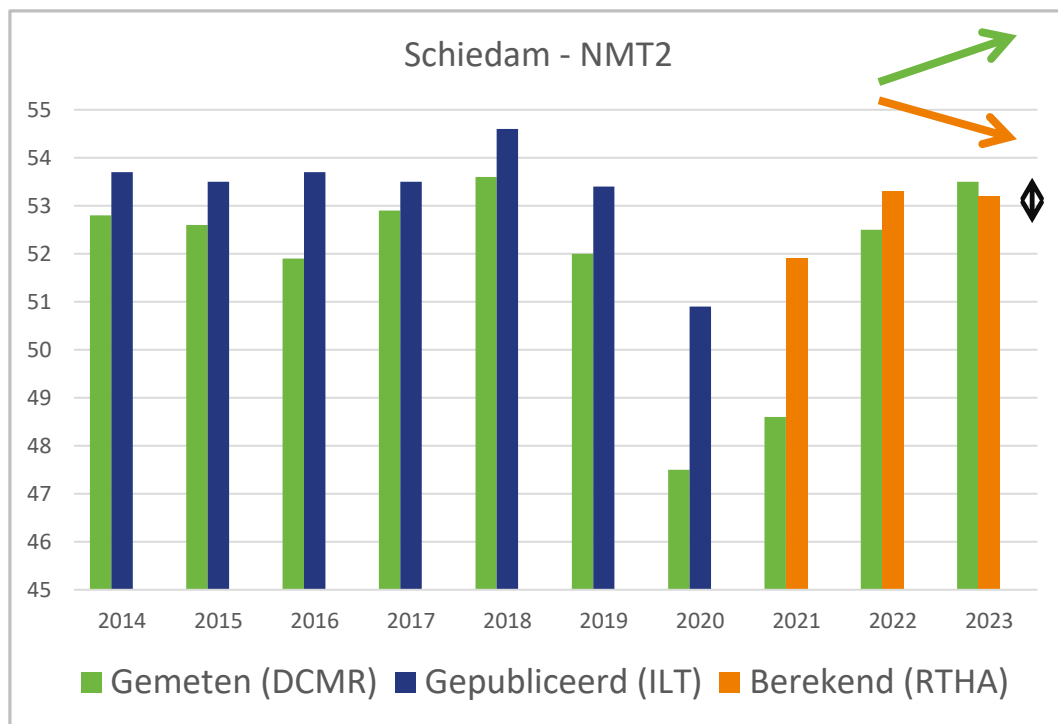
Aantal meldingen groot verkeer



- Hoger aantal vluchten november – maart dan voorgaande jaren
- Lager aantal vluchten vanaf april t.o.v. 2022 en 2019
- Toename aantal meldingen vanaf februari, piek in juni

GELUID

METEN VS. BEREKENEN



- Voor beide meetlocaties gemeten toename maar berekende afname
- Voor beide meetlocaties gemeten waarde hoger dan berekende waarde
- Het verschil tussen meten en berekenen voor beide punten is niet groter dan 1 dB
- Voor het eerst sinds 2014 gemeten waarden hoger dan berekende waarden, mogelijke oorzaak zijn nieuwe appendices

ANALYSE AFWIJKERS

Definitie afwijken

Verschil tussen wetgeving en beleving omwonenden

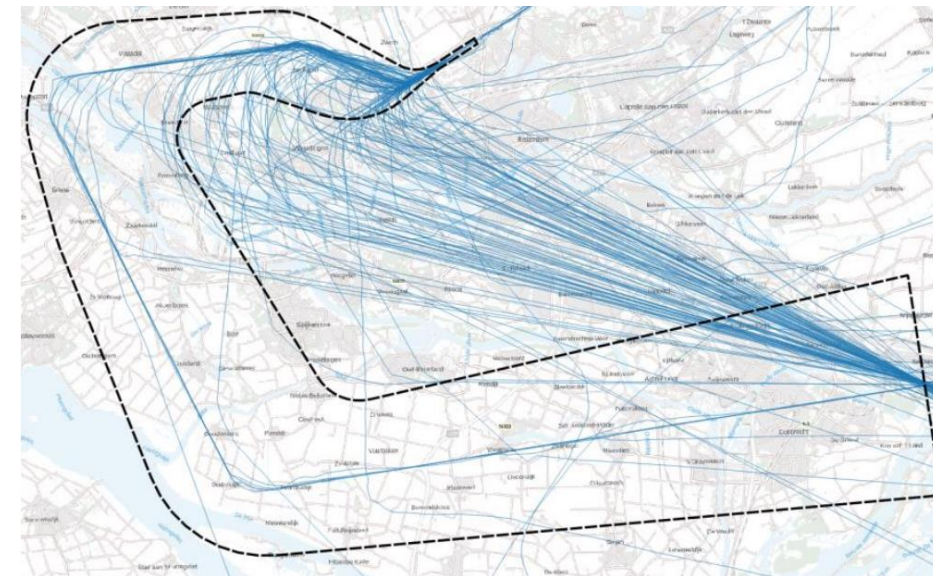
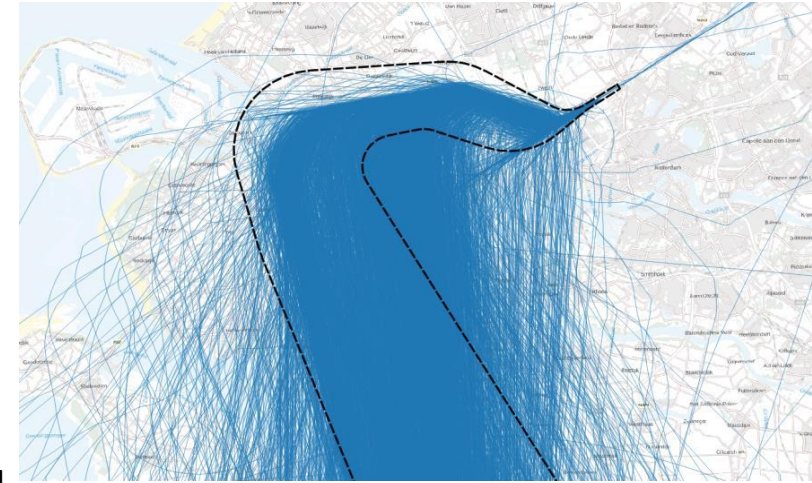
- Wetgeving: toestel verlaat tolerantiegebied onder 3000 ft zonder instructie LVNL
- Omwonende: toestel verlaat tolerantiegebied voor het einde ongeacht hoogte

Onderzoek

- Verschil tussen 2013 en 2023
- Alleen IFR verkeer (verkeer vliegt op instrumenten en niet op zicht)
- Tot op 3000 ft en tot 6000 ft hoogte

Resultaat

- Toename t.o.v. 2013 in aantal afwijken
- Voor INKET procentuele toename het grootst



ANALYSE EN AANBEVELINGEN

1. Aandeel afwijkers t.o.v. 2013 toegenomen
2. Toename melders
3. Vergelijking afgelopen 5 jaar

Ad 1 – T.o.v. 2013 in aantallen grootste toename afwijkers vertrek richting Schiedam. In 2023 tot 3000 ft 270 en tot 6000 ft 2200 afwijkers -> **aanbeveling onderzoek met LVNL terugdringen afwijkers**

Ad 2 – Toename van 1-2 en 200+ melders en toename in aantal meldingen 200+ melders -> **aanbeveling onderzoek met GGD/Rdam toename ernstige geluidhinder**

Ad 3 – Afgelopen 5 jaar geen significante toename in aantal vluchten, wel in aantal meldingen

DANK VOOR UW AANDACHT!

Vragen?



Parallelweg 1
3112 NA Schiedam

Tel. 010 246 80 00

info@dcmr.nl
www.dcmr.nl