

Verslag plenaire vergadering d.d.

1 juli 2026

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Blok 16, Rotterdam Airportbaan 19 Rotterdam

1. Opening en agenda

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet de CRO-leden, gasten vanuit het Ministerie van I en W, sprekers en toehoorders op de publieke tribune van harte welkom. De voorzitter bedankt de luchthaven voor het beschikbaar stellen van de vergaderruimte en de gastvrije ontvangst.

De voorliggende agenda wordt ongewijzigd vastgesteld met de volgende aandachtspunten:

- het nagezonden rapport 'Volgen van routes' wordt behandeld bij agendapunt 7.
- bij agendapunt 9 geeft Steven van der Kleij (RTHA) een toelichting op recente berichtgeving over de vereiste natuurvergunning voor luchthaven R'dam. De voorzitter merkt op dat op het volgende overzicht van ingekomen stukken de aan de CRO-leden doorgestuurde brieven vermeld zullen worden.
- de consultatie adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad, wordt besproken bij agendapunt 10. Bij dit punt krijgt Marc Immink (Min I en W) het woord.

De volgende berichten van verhindering en vervanging worden vastgesteld:

- Pascal Lansink-Bastemeijer keert na de gemeenteraadsverkiezingen niet terug als wethouder Rotterdam, hij wordt deze vergadering ambtelijk vervangen door Roel van der Bolt.
- De opvolger van wethouder Simon Fortuyn wordt volgende week geïnstalleerd. Er is deze vergadering geen ambtelijk vervanger voor de wethouder van Lansingerland aanwezig.
- Wethouder René Karens, de opvolger van Frans Hamerslag, heeft zich helaas gisteren alsnog af moeten melden voor deze vergadering. De ambtelijk vervanger van de wethouder van Schiedam, Bas Hovens, heeft zich vanochtend moeten afmelden.

Verder zijn afwezig: Wilma van Dijk (RTHA), zij wordt vervangen door Steven van der Kleij. Nienke Schuil (milieufederatie) zij wordt vervangen door Mellanie Spuij en Bart Renckens (Transavia) hij wordt vervangen door Nino Huijsman. Tot slot is een afmelding ontvangen van Michiel Munting (kleine luchtvaart).

Organisatie/Vertegenwoordiging	Aanwezig	Verhinderd
Voorzitter	Monique List-de Roos	
Secretaris	Mira Sollie	
Gemeente Rotterdam		Pascal Lansink-Bastemeijer
Gemeente Lansingerland		Simon Fortuyn
Gemeente Schiedam		René Karens
Provincie Zuid-Holland	Arne Weverling	
Omwonenden Rotterdam	Ronald Klooster	
Omwonenden Lansingerland	Dennis Thoen	
Omwonenden Schiedam	Marcel Houtkamp	
Exploitant luchthaven RTHA		Wilma van Dijk
Luchtverkeersleiding	Maarten Repko	
Kleine luchtvaart		Michiel Munting
Grote luchtvaart (Transavia)		Bart Renckens
Grote luchtvaart (Transavia)	Nino Huijsman	
Bedrijfsleven (VNO-NCW West)	Rogier Krabbendam	
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland		Nienke Schuil
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	Mellanie Spuij	
DCMR Milieudienst Rijnmond	Richard Spaans (adviserend lid)	
Gemeente Rotterdam	Roel van der Bolt	
Gemeente Lansingerland		Marijke Hamelers
Gemeente Schiedam		Bas Hovens
Provincie Zuid-Holland	Erik Kommeren	
Exploitant luchthaven RTHA	Steven van der Kleij	
Ministerie I en W	Marc Immink (vaste gast)	
Ministerie I en W	Pim van Gemeren (vaste gast)	

2. Mededelingen

De voorzitter blikt terug op een interessante informatiesessie met een introductie vanuit het Ministerie van I en W over een onderzoek naar mogelijke verbeteringen van aan- en vertrekroutes voor RTHA. De belangrijkste reden voor het onderzoek is mogelijke hinderbeperking voor de omwonenden van de luchthaven door de toepassing van een zeer nauwkeurige vorm van GPS-navigatie voor vliegtuigen in Nederland. Er waren veel inhoudelijke vragen en reacties tijdens de presentatie. Er werd gesproken over het effect van het verplaatsen van een route en daarmee van de hinder rond die route en over locaties waar nieuwbouw woningen in ontwikkeling zijn. Vanuit de omgeving bezien leken enkele varianten kansrijk voor hinderbeperking.

Verder wijst de voorzitter op de aangekondigde kennis- en netwerkdag op 3 november in Utrecht. De CRO-leden hebben op 19 juni een 'save the date' ontvangen. De voorzitter rondt het agendapunt af met dank aan het Ministerie van I en W en de Provincie Zuid-Holland voor de afronding van de subsidieverstrekking aan de CRO. Ook is in juni bericht ontvangen vanuit het ministerie dat de subsidieaanvraag voor 2026 akkoord is.

3. Benoeming leden

De voorzitter benoemt mevrouw M. (Mellanie) Spuij als lid van de CRO namens de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland (milieufederatie). In mei heeft de voorzitter een kennismakingsgesprek met haar gevoerd. Als vaste vervanger van Nienke Schuil is Mellanie al goed bekend met de werkzaamheden van de CRO. De voorzitter bedankt Nienke Schuil voor haar jarenlange inzet en betrokkenheid bij de CRO. Zij was een gewaardeerd lid en vervult inmiddels een andere rol binnen de milieufederatie. Aansluitend stelt Mellanie zich kort voor aan de CRO. Ze geeft aan met enthousiasme aan haar nieuwe rol te beginnen. De voorzitter wenst haar daarbij veel succes en plezier.

Als lid van de CRO namens de gemeente Schiedam wordt benoemd wethouder de heer R. (René) Karens. De heer Karens maakt sinds eind mei 2026 deel uit van het nieuwe college van burgemeester en wethouders namens de partij PRO Schiedam. Hij volgt in deze functie de heer Frans Hamerslag als CRO-lid op..

Roel van der Bolt (gemeente Rotterdam) informeert de CRO over de stand van zaken met betrekking tot de vacature voor een plaatsvervanger van het lid van de CRO namens de omwonenden Rotterdam. Hij merkt op dat de voordracht rond is en de brief hierover aan de voorzitter is toegestuurd. De voorzitter heeft een gesprek gehad met de voorkeurs kandidaat. De benoeming van de kandidaat wordt geagendeerd voor de CRO plenaire vergadering in oktober.

Over de vacature plaatsvervanger van het lid van de CRO namens de omwonenden Lansingerland is geen voortgangsinformatie bij de voorzitter bekend. Tot slot vraagt de voorzitter aandacht voor de aankondiging van Marcel Houtkamp (omwonenden Schiedam) dat hij in oktober stopt als lid van de CRO.

4. Actielijst

Er zijn vier lopende acties die terug komen bij agendapunt 6, 7 en 8. Daarnaast zijn er twee acties die inmiddels zijn afgerond. De voorzitter staat kort stil bij de afgeronde acties.

5. BRR terugblik en vooruitblik

Erik Kommeren (Provincie Zuid-Holland) merkt op dat er geen lopende acties zijn. Hij licht kort toe dat er een gezamenlijke sessie van de BRR met de bewonersvertegenwoordigers en de stichting ABReL is geweest over de indiening van zienswijzen over het concept luchthavenbesluit. Dit heeft mede geleid tot het opnemen van een gemeenschappelijke zinsnede waardoor het belang in de verschillende

zienswijzen krachtiger is geworden. De voorzitter merkt op dat het goed is dat partijen elkaar versterken en daarin samen optrekken.

6. Meldingen hinder vliegtuigbewegingen rondom RTHA

De voorzitter stelt de handhavingsrapportage RTHA gebruiksjaar 2025 van de ILT aan de orde. Het rapport zit bij de stukken en is ter kennisname geagendeerd. De voorzitter vraagt of er nog opmerkingen of vragen zijn over het rapport.

Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) geeft aan dat de rapportage bij hem veel vragen oproept. Hij vraagt zich af waarom het rapport van 3 februari niet voor de CRO van 11 maart geagendeerd kon worden. Steven van der Kleij (RTHA) merkt op dat de inspectie het rapport op 16 maart onder embargo, in verband met het eerst informeren van de Tweede Kamer in dezelfde week, heeft aangeboden. De secretaris heeft de rapportage op 20 maart op de CRO-website gepubliceerd. De CRO-leden zijn hiervan in kennis gesteld. Dennis heeft een aantal verduidelijkende vragen. Het ontbreekt aan onderliggende informatie om het rapport te kunnen lezen. Een toelichting op de gehanteerde rekenregels is gewenst. De voorzitter doet de suggestie om dit punt ook te bespreken met Peter de Vries van stichting ABReL en de andere bewonersvertegenwoordigers. Wellicht dat er vanuit andere CRO's vergelijkbare vragen leven. Het zou ook een onderwerp kunnen zijn om mee te nemen in het programma van de kennisdag op 3 november. Marc Immink (Min I en W) zal dit punt meenemen.

De voorzitter geeft vervolgens Richard Spaans (DCMR) het woord voor een toelichting op het nieuwe dashboard (actiepunt 2025-2 nr 3). Richard brengt de aanleiding voor de ontwikkeling van het dashboard kort in herinnering. Er lag een opdracht om een efficiency slag te maken om structureel terug te gaan in het aantal uren voor de kwartaalrapportages. Eind december 2025 is de opdracht aan de DCMR geformaliseerd. Daarna heeft het nog een half jaar geduurd voordat de eerste versie gereed was. De reden daarvoor was o.a. dat Casper B.V. is overgenomen door het software bedrijf IdeaGen.

Vervolgens presenteert Richard aan de hand van een aantal sheets met widgets de inrichting van het dashboard, dat overigens toegankelijk is zonder account.

Het dashboard heeft de mogelijkheid van selectie van gewenste vooraf ingestelde tijdsperiode zoals maandrapportages. De widget presenteert hoe de getallen eruit zien. Met pijltjes (groen, rood) wordt de vergelijking met het vorig jaar in één oogopslag inzichtelijk (omlaag, omhoog). Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) merkt op dat het dus niet mogelijk is om zélf te bepalen welke periode je vergelijkt. Richard antwoordt dat dat klopt; het dashboard vergelijkt altijd dezelfde periode.

Er is bewust gekozen voor een dubbele lay-out met aan de linkerkant de actuele cijfers (2026) en aan de rechterkant de cijfers uit het voorgaande jaar (2025). Ronald Klooster (omwonenden Rotterdam) merkt op dat je in de huidige opmaak niet meerdere jaren op het scherm kan zien. Richard antwoordt dat dat inderdaad het geval is.

Naast het aantal meldingen per periode wordt in overzichtelijke grafieken aanvullende data gepresenteerd. Zoals een verdeling van de meldingen over het etmaal; het aantal meldingen per type vliegtuigtype en een koppeling met de tijden. De vragen van Simon Fortuyn (wethouder Lansingerland) en Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) in de CRO van maart 2025 zijn bij de inrichting van het nieuwe dashboard meegenomen (actiepunt 2025-2 nr 3). Richard merkt op dat de tekst en uitleg per grafiek nog geschreven moeten worden.

Richard merkt op dat het dashboard zich op dit moment in een testfase bevindt, testdata bevat en draait op een test URL. Een export pdf is in ontwikkeling. Met deze pdf kan de gebruiker van het dashboard alle grafieken en widgets in één keer naar een rapport exporteren voor eigen gebruik.

De voorzitter vraagt of alle meldingenrapportages, zoals sinds 2013 gepubliceerd op de website van de CRO, in het dashboard worden opgenomen. Richard antwoordt dat dat inderdaad het uitgangspunt is. Dit vraagt nog wel aandacht, omdat het historische data zijn en vastgesteld moet worden dat de getallen exact hetzelfde en vergelijkbaar zijn.

De voorzitter stelt vast dat er per 2026 dus geen kwartaalrapportages meer worden gemaakt. Zij vraagt of in het dashboard de data van het eerste kwartaal 2026 zijn opgenomen. Richard antwoordt dat de kwartalen zijn afgestemd op het jaarrapport dat loopt van november t/m oktober. Dat betekent dat als gesproken wordt over het eerste kwartaal van 2026 dit de maanden november, december en januari betreft. De vergadering besluit om de definitie van de kwartalen aan te laten sluiten bij de jaarrapportage en dit niet te veranderen.

Ronald Klooster (omwonenden Rotterdam) merkt op hij de vorige vergadering in maart bij jaarrapportage gevraagd heeft of een disclaimer geplaatst kon worden. Hij ziet dit niet terug in de definitieve rapportage en spreekt daar zijn teleurstelling over uit. Hij merkt op dat het verzoek om een disclaimer op te nemen ook voor het dashboard relevant is. Richard antwoordt dat ze dit punt meenemen. Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) vraagt of er in het dashboard ook een toelichting wordt opgenomen over de toegepaste rekenregels. Richard antwoordt dat dat de bedoeling is. Het moet helder zijn hoe de cijfers tot stand komen.

De voorzitter rond het agendapunt af en vraagt wanneer het dashboard operationeel is. Richard geeft aan dat het dashboard naar verwachting op 8 oktober, tijdens de volgende CRO-vergadering operationeel is. Hij zal de secretaris informeren, zodra het dashboard live gaat.

7. Onderzoek langer volgen van vertrekroutes

De voorzitter introduceert het agendapunt met de opmerking dat het volgen van vertrekroutes regelmatig onderwerp van gesprek is in deze bijeenkomst. De voorzitter spreekt haar waardering uit over de aanwezigheid van vertegenwoordigers van het ministerie en voor de afronding van het onderzoek, dat vandaag veel belangstelling geniet bij de aanwezigen.

Er volgt een toelichting door Thomas Schepp van het Ministerie van I en W over de resultaten van het onderzoek naar het langer volgen van routes (actiepunt 2024-1 nr 1). Hij licht de aanleiding en de opzet van het onderzoek toe. Aan de hand van een aantal sheets neemt hij de CRO mee in de onderzochte 'hotspots', het percentage afwijkers tot 6000 voet hoogte en de meest voorkomende oorzaak van de afwijking. Het slot van de presentatie is gericht op vervolgstappen die mogelijk kansrijk zijn om geluidhinder voor de omwonenden te verminderen.

Vanuit de bewonersvertegenwoordigers van de CRO is er, tijdens de informele voorpresentatie van het onderzoek, kritiek geuit op het ontbreken van data over het tijdstip van de afwijkingen. Thomas geeft aan dat er budget en capaciteit is vrijgemaakt om dat onderzoek alsnog uit te laten voeren.

Het ministerie heeft het onderzoeksbureau gevraagd te definiëren wanneer een route gevlogen is en wanneer er sprake is van een afwijker. Het ministerie heeft als toetsingshoogte 6000 voet meegegeven, wat afwijkt van de toetsingshoogte waar ILT op handhaaft (3000 voet), maar aansluit bij de ambitie van het ministerie om routes tot 6000 voet te volgen.

De voorzitter stelt de CRO-leden in de gelegenheid voor het stellen van vragen. Mellanie Spuij (milieufederatie) merkt op dat bij baan 06 – hotspot 2 WOODY, 75% afwijkingen zijn geregistreerd; dat is bijna de norm. Als oorzaak wordt genoemd: dwars tegen naderend verkeer Schiphol in en veiligheidsrisico. Mellanie vraagt of dit alleen afwijkingen zijn waar LVNL bij betrokken is. Maarten Repko (LVNL) antwoordt dat vliegers hun koers in principe alleen mogen wijzigingen op

instructie van de luchtverkeersleiding, maar dat het in de praktijk heel soms gebeurt dat de piloot zelf besluit om af te wijken. Uit de bij agendapunt 6 behandelde handhavingsrapportage van ILT blijkt dat het in 2025 twee keer in een heel gebruiksjaar is opgetreden dat een vlieger onder de voor ILT maatgevende toetsingshoogte van 3000 voet is afgeweken en dat ILT de betreffende luchtvaartmaatschappijen waarschuwingsbrieven heeft gestuurd.

Roel van der Bolt (gemeente Rotterdam) concludeert dat bij de onderzochte hotspots ongeveer de helft van de vliegroutes niet gevlogen wordt zoals het de bedoeling is. De hoofdoorzaak is interferentie met landend of naderend Schiphol verkeer. De situatie vraagt een integrale aanpak. Hij doet de suggestie om er een route bij te programmeren, zodat die gevlogen kan worden als interferentie met Schiphol verkeer onvermijdelijk is. Ronald Klooster (omwonenden Rotterdam) benadrukt dat het uitgangspunt moet zijn het voorkomen van afwijkingen. Daarom hebben de bewoners-vertegenwoordigers de vraag over tijdvakken gesteld. Roel merkt op dat hij verwacht dat je interferentie met Schiphol niet weg krijgt. Richard Spaans brengt in, dat er met name bij oostelijke wind veel interferentie is en dat de meteorologische ontwikkelingen laten zien dat dit in de zomer maanden vaker voor zal komen.

Erik Kommeren (provincie ZH) vraagt of er ook gekeken is naar de rol van de piloot bij het al dan niet volgen van de voorgeschreven vliegroute. Thomas antwoordt, dat niet onderzocht is of piloten zelf verzoeken doen om van de route af te wijken. De beslissing hierover ligt bij LVNL. Er zijn bovendien geen aanwijzingen dat hiervan in de praktijk sprake is.

Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) mist in het onderzoek informatie over de reden waarom wordt afgeweken van de vliegroutes. Alleen veiligheid wordt als oorzaak genoemd. Een reden om af te wijken van een vliegroute zou ook gelegen kunnen zijn in het tijdstip, de hoogte, de weersomstandigheden of een onbekende de oorzaak. Maarten Repko (LVNL) antwoordt dat het voorliggende onderzoek hier uitgebreid onderzoek naar gedaan heeft en aangeeft dat interferentie met Schiphol verkeer de bepalende factor is.

De voorzitter vraagt aan Maarten Repko of de LVNL de redenen voor afwijkingen van vliegroutes, zoals onweer, interferentie of een zwerm vogels, geclassificeerd en geregistreerd heeft. Maarten antwoordt dat dit niet gebeurt en dat het achteraf handmatig uitzoekwerk vergt om dit te duiden. Richard Spaans geeft aan dat het ministerie aan LVNL kan verzoeken deze gegevens te verzamelen. Thomas (Min I en W) stelt dat dit het aantal afwijkingen niet doet verminderen en het kansrijker is te onderzoeken welke bijdrage een aanpassing van de vliegroute kan leveren om vliegtuighinder te beperken. Dennis Thoen (omwonenden Lansingerland) merkt op dat het er om gaat dat je routeafwijkingen onderwerp van discussie laat zijn.

Pim van Gemeren (Min I en W) geeft aan bekend te zijn met de wens om meer inzicht te krijgen in de redenen voor routeafwijkingen. Hij ervaart dat omwonenden behoefte hebben aan maatregelen omdat de huidige situatie al geruime tijd voortduurt. Op de langere termijn geven de Luchtruimherziening, waaronder de verplaatsing van het voor Schiphol veel gebruikte RIVER-routepunt en het militaire oefengebied boven zuidelijk Nederland, mogelijkheden om de hinder te beperken. Daarnaast is onderzocht welke maatregelen op korte termijn mogelijk zijn; de presentaties die vandaag vanuit het ministerie zijn gegeven gingen hier over. Volgens hem wordt daarmee gewerkt aan verbeteringen die uiteindelijk moeten leiden tot minder hinder door vliegtuigverkeer.

Ronald Klooster (omwonenden Rotterdam) licht toe dat het verzoek om meer gedetailleerde informatie is ingegeven door de wens om onderscheid te kunnen maken tussen verschillende oorzaken

van routeafwijkingen. Als uit de gegevens blijkt dat een deel van de afwijkingen bijvoorbeeld het gevolg is van onweer, zijn de mogelijkheden om daarop te sturen beperkt. Indien een substantieel deel wordt veroorzaakt door interferentie met het verkeer van Schiphol, biedt dat mogelijk wel aanknopingspunten voor verbetering. Gezien de nabijheid van Schiphol en RTHA zouden beide luchthavens volgens hem in samenhang moeten worden beschouwd. Hij is van mening dat de focus moet liggen op het voorkomen van afwijkingen, in plaats van deze als een gegeven te beschouwen.

Roel van der Bolt (gemeente Rotterdam) ondersteunt deze oproep en pleit er voor bewoners beter uit te leggen hoe de afwegingen in de luchtverkeersleiding tot stand komen. Maarten Repko (LVNL) geeft aan dat hij samen met een verkeersleider hierover tijdens de openbare informatiesessie voor deze CRO in december 2024 een uitgebreide toelichting heeft gegeven en dat de presentatie op de website van de CRO te vinden is. Hij benadrukt dat bij het afwijken van vliegroutes steeds een zorgvuldige afweging wordt gemaakt. Ronald Klooster (omwonenden Rotterdam) merkt op dat ook de hinder voor omwonenden onderdeel van die afweging zou moeten zijn. Steven van der Kleij (RTHA) pleit ervoor om dit aspect mee te nemen in de voorgenomen informatiecampagne voor luchtverkeersleiders, omdat dit op korte termijn uitvoerbaar is. Maarten Repko geeft aan dat LVNL naar deze suggestie zal kijken.

De voorzitter rondt het agendapunt af en bedankt Thomas voor zijn presentatie. In samenhang met de presentatie tijdens de informatiesessie over de inzet van navigatietechnieken (RNP-AR) laten beide onderzoeken zien welke mogelijkheden er zijn om de aan- en uitvliegroutes van RTHA verder te optimaliseren met het oog op het verminderen van geluidshinder. De presentatie gegeven door Thomas van het Ministerie van I en W bevat daarnaast een aantal kansrijke maatregelen. Afsproken wordt deze samen met de werkgroep hinder verder te verkennen.

De voorzitter constateert dat in de discussie met de CRO drie aandachtspunten naar voren zijn gekomen: een informatiecampagne binnen LVNL over de wens van het ministerie en de CRO om de routes zoveel mogelijk tot 6000 voet te volgen, onderzoeken naar optimalisatie van routes met de inzet van de RNP-AR navigatietechnieken en binnen het programma Luchtruimherziening zorgen voor vermindering van de interferentie tussen de vliegroutes van Schiphol en RTHA.

Tot slot spreekt de voorzitter waardering uit voor de onderzoeken die in opdracht het ministerie zijn uitgevoerd. Tegelijkertijd begrijpt de voorzitter dat de uitkomsten voor omwonenden niet in alle opzichten bevredigend zijn. Transparantie over de achtergronden van routeafwijkingen draagt bij aan meer begrip en rust. De voorzitter merkt op dat het begrip veiligheid vaak als overkoepelende verklaring wordt gebruikt, terwijl het voor omwonenden niet altijd duidelijk is wat daar in een concrete situatie onder wordt verstaan. Meer toelichting en specificatie kunnen bijdragen aan een beter begrip van de gemaakte afwegingen en daarmee mogelijk ook aan een vermindering van de ervaren hinder.

8. Werkgroep HBM

De voorzitter licht voor de toehoorders op de publieke tribune toe dat vorig jaar in opdracht van het Burgermeetnet RTHA en de CRO een Belevingsonderzoek is uitgevoerd door het Louis Bolk Instituut (LBI). In de vorige CRO vergadering op 11 maart hebben de onderzoekers van het LBI de resultaten van dit onderzoek naar de beleving van de geluidshinder rond de luchthaven gepresenteerd en is stil gestaan bij de aanbevelingen. De werkgroep hinder is gevraagd om een advies uit te brengen over de voorgestelde zes aanbevelingen, zoals verwoord in hoofdstuk 11 in het Belevingsonderzoek RTHA 2025 d.d. 3 maart 2026.

De secretaris doet per aanbeveling verslag van het advies van de werkgroep. (actiepunten 2026-1 nr 1)
Het advies sluit aan op het voorstel van de CRO, zoals opgenomen in het verslag van 11 maart.

- **Verder verdiepen van de data**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt om mee te nemen in GGD-onderzoek.

De werkgroep is positief.

Het is een goed voorstel om de GGD te verzoeken om een paar extra vragen aan de gezondheidsmonitor toe te voegen specifiek voor de omwonenden van de luchthaven Rotterdam. In dit jaarlijkse onderzoek dat landelijk wordt uitgezet worden maar drie vragen gewijd aan vliegtuig geluid. Dat is summier te noemen.

- **Piekbelasting meenemen in de geluidmonitoring**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt voor GGD in de gezondheidsmonitor.

De werkgroep zou deze aanbeveling niet over willen nemen richting de GGD.

De reden hiervoor is dat piekbelasting als aanvullende hinderindicator al wordt meegenomen in het MER voor het nieuwe luchthavenbesluit. In de werkgroep is óók vastgesteld dat aan de hand van het nieuwe dashboard pieken boven de 65 dB inzichtelijk gemaakt kunnen worden. Deze applicatie om piekbelasting in beeld te brengen is niet in het dashboard opgenomen, maar kan hier wel aan toegevoegd worden als de CRO hiertoe opdracht geeft.

- **Transparantie over afwijkingen**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt voor LVNL, ILT, onderzoek Ministerie I en W naar afwijkers.

De werkgroep is positief.

Maarten Repko (LVNL) merkt op dat het belangrijk is de rollen duidelijk te hebben. LVNL levert luchtverkeersleiding en ILT controleert of de regels gevolgd zijn, waaronder of er van routes is afgeweken. Bovendien is het goed om te beseffen dat meer transparantie het onderliggende probleem (interferentie tussen routes van Schiphol en Rotterdam) niet zal oplossen en dus niet zal leiden tot minder afwijkers. LVNL ziet wel mogelijkheden om extra in te zetten op heldere en toegankelijke communicatie zodat iedereen kan begrijpen waarom er van routes wordt afgeweken. Tijdens de informatiesessie op 12 december 2024 heeft LVNL al een toelichting gegeven op het baan en routegebruik van de luchthaven Rotterdam en verklaard waarom er van routes afgeweken wordt. Deze presentatie kan omgezet worden in een informatieve webpagina, zelfstandig leesbaar gemaakt geworden en worden aangeboden voor publicatie op de website van RTHA en wellicht de CRO. Steven van der Kleij (RTHA) stelt voor om daarnaast gebruikt te maken van een animatie, vergelijkbaar met de animatie die is ontwikkeld voor de publiekspresentatie over de aanvraag van het nieuwe luchthavenbesluit. Een animatie kan bijdragen aan een toegankelijke uitleg van complexe materie.

- **Extra aandacht voor ochtend- en nachtrand**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt voor nieuwe luchthavenbesluit.

In de werkgroep is vastgesteld dat het aangescherpte nachtregime is opgenomen in de aanvraag voor het nieuwe LHB. Daarnaast is door verschillende partijen in hun zienswijzen aandacht gevraagd voor het beperken van hinder en slaapverstoring in de ochtend en nachtrand. Overigens is de bepaling in de aanvraag om géén starts in de avond uit te voeren niet overgenomen in het ontwerp luchthaven besluit.

- **Investeren in transparantie en communicatie**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt voor de overheden en de luchthaven.

De werkgroep is positief en vindt dat zowel de overheden als de luchthaven vanuit hun eigen rol en richting hun eigen doelgroepen meer inzicht kunnen geven.

Maarten Repko (LVNL) merkt op dat de eerder genoemde informatie over waarom er van routes afgeweken wordt hier ook voor gebruikt kan worden.

- **Bredere kijk dan decibels**

CRO 11 maart: Mogelijk aandachtspunt voor GGD.

De werkgroep is positief.

Marc Immink (Min I en W) merkt op in het RIVM-rapport 'Hinder en slaapverstoring van vliegtuiggeluid 2024' al een update wordt gegeven van de zogenaamde blootstellingsrespons relaties voor de luchthavens. Deze BR-relaties heeft het RIVM geactualiseerd aan de hand van de gezondheidsmonitor die periodiek door de GGD-en wordt uitgevoerd. Dit is gedaan omdat omwonenden zorgen hebben over hun gezondheid door blootstelling aan vliegtuiggeluid. Richard Spaans merkt op dat het RIVM in dit rapport ook aangeeft dat de BR-relaties verschillen per luchthaven en dat het belangrijk is om ze per luchthaven te bepalen.

De voorzitter bedankt de werkgroep voor het uitgebrachte advies. De werkgroep wordt verzocht een kort tekstvoorstel over de eerste aanbeveling (verder verdiepen van data) en de laatste aanbeveling (bredere kijk op data). De CRO zal dit vervolgens onder de aandacht brengen bij het GGD-advies lid.

De secretaris geeft een toelichting op de voortgang van de overige actiepunten van de werkgroep.

Organiseren van een brainstormsessie met deskundigen (actiepunt 2025-4 nr 2). Er is contact gelegd met twee luchtvaartdeskundigen van de TU Delft. Zij hebben aangegeven graag aan de brainstormsessie mee te willen werken. De planning is om deze sessie in het najaar te organiseren.

Onderzoeksvoorstel inzake afwijken vliegroutes (actiepunt 2024-1 nr 1).

Deze actie uit 2024 is aangehouden in afwachting van het onderzoek van het ministerie. De CRO heeft inmiddels kennis genomen van de onderzoeksresultaten. Het actiepunt zal tijdens de volgende werkgroep vergadering opnieuw worden geagendeerd.

9. Luchthaven Rotterdam RTHA

Voor wat betreft de voortgang van de aanvraag luchthavenbesluit RTHA merkt Pim van Gemeren (Min I en W) op dat het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (MER) eind juli of begin augustus wordt verwacht. De termijn voor het indienen van zienswijzen is inmiddels gesloten. Er zijn 120 reacties ontvangen, die in totaal circa 1.000 zienswijzen bevatten, waarvan een deel niet uniek is. De beantwoording van de vragen uit de Tweede Kamer is nagenoeg afgerond. Als uitgangspunt blijft gelden dat, conform de door de Raad van State gestelde deadline, het luchthavenbesluit uiterlijk op 30 april 2027 wordt vastgesteld.

Steven van der Kleij (RTHA) krijgt het woord voor een aantal korte mededelingen over stikstof, PFAS, geluid en gedifferentieerde tarieven voor de kleine luchtvaart.

Stikstof. De Rechtbank Gelderland heeft de positieve weigering van de aanvraag van de natuurvergunning en het maatwerkbesluit vernietigd. Naar aanleiding hiervan is een brief door het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) gestuurd. Twee dagen geleden is de beslissing op bezwaar gepubliceerd, waarmee het stikstofplafond uit het

Verslag plenaire vergadering d.d. 1 juli 2026

Tijd: 14.00 – 16.00 uur

Locatie: Blok 16, Rotterdam Airportbaan 19 Rotterdam

maatwerkvoorschrift is hersteld. Daarnaast heeft de Rechtbank Gelderland het ministerie opgedragen een nieuw besluit te nemen op de aanvraag van RTHA uit 2020 voor een natuurvergunning.

In verband met de PFAS-verontreiniging als gevolg van blusschuim is een beheersplan ingediend. Er worden maatregelen getroffen om de verontreiniging te beperken, waarvoor diverse afzonderlijke vergunningen nodig zijn. Na afloop van het vogelbroedseizoen worden de maatregelen uitgevoerd. Op langere termijn wordt gewerkt aan sanering van het gebied.

Om een dreigende overschrijding van de geluidsbelasting te voorkomen, heeft RTHA baansturing ingesteld. Het handhavingspunt bij Schiedam lag gedurende enkele weken onder de 90% van de grenswaarden en gedurende enkele weken daarboven. De verwachting is dat de geluidsbelasting binnen de geldende kaders blijven, al is dit mede afhankelijk van de windrichting.

RTHA is voornemens om per 1 november gedifferentieerde tarieven in te voeren voor de kleine luchtvaart gekoppeld aan de mate van veroorzaakte hinder. De kleine gebruikers worden hierover binnenkort geconsulteerd. Ronald Klooster vraagt of de differentiatie alleen betrekking heeft op geluid of ook op emissies. Steven antwoordt dat dit in eerste instantie uitsluitend op geluid is gebaseerd.

10. Ingekomen en uitgaande stukken

Het overzicht van ingekomen en uitgaande stukken geen aanleiding tot vragen. De voorzitter wil een punt nog even noemen en dat betreft de consultatie van de CRO bij de concept adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad over gezondheidseffecten van de luchtvaart voor omwonenden.

Marc Immink (Min I en W) licht toe dat alle CRO secretariaten dezelfde aanpak hebben gehanteerd door de informatie door te sturen aan de leden. De reactietermijn sluit op 10 juli. Steven van der Kleij merkt op dat RTHA zelf niet zal reageren maar dat de Royal Schiphol Group mede namens de regionale luchthavens een reactie zal sturen.

11. Verslagen CRO plenair 2026

Het verslag van de CRO-vergadering van 11 maart wordt ongewijzigd vastgesteld. Het verslag geeft verder geen aanleiding voor vragen of opmerkingen.

Het verslag van de extra CRO-vergadering van 10 april wordt vastgesteld, met in achtneming van de volgende correctie op het overzicht van aanwezig en verhinderd, onder aanwezig: Mellanie Spuij wijzigen in Nienke Schuil.

12. Rondvraag en sluiting

De volgende CRO vergadering is op donderdag 8 oktober. De secretaris merkt op dat er nog geen vergaderlocatie bekend is. Maarten Repko biedt aan om te vergaderen op het hoofdkantoor van LVNL in Schiphol Oost.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering om 15.59 uur.