

Antwoord

van Gedeputeerde Staten

op vragen van

R. Klumpes (GL)
(d.d. 27 januari 2022)

Nummer
3817

Onderwerp
Overlastmeldingen Luchtvaart

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) verwerkt meldingen van vliegtuigoverlast aangaande vliegbewegingen met betrekking tot Schiphol. DCMR doet hetzelfde voor vliegbewegingen aangaande RTHA. Echter, bij DCMR komen ook meldingen binnen, die toe te wijzen zijn aan Schiphol. Wij hebben begrepen, dat er geen uitwisseling plaatsvindt van gegevens tussen deze instanties, waardoor de overlastcijfers van BAS incompleet zijn. Het zou gaan om vele duizenden meldingen.

- 1. Klopt het, dat DCMR de overlastmeldingen toe te wijzen aan vliegbewegingen vanaf en naar Schiphol niet doorgeeft aan BAS?
Indien dat wel het geval is: hoe worden deze gegevens dan opgenomen in de rapportage van BAS?
Indien dat inderdaad niet het geval is: waarom niet?*

Antwoord

In het jaarrapport meldingen RTHA 2019 en 2020 van DCMR is vermeld dat meldingen uit Rijnmond van bewoners die hinder ervaren van vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol, niet terecht komen bij BAS. In de rapportages is toegelicht dat bewoners die een melding indienen bij het meldpunt BAS moeten beschikken over een account. Bij het meldpunt DCMR is dat niet het geval. Het verschil in werkwijze en registratie maakt het op dit moment niet mogelijk om gegevens eenvoudig uit te wisselen. Daarnaast bevatten meldingen privacy gevoelige gegevens die ingevolge de AVG wet- en regelgeving niet zo maar aan derden verstrekt kunnen worden.

Op initiatief van het meldpunt DCMR wordt samen met het meldpunt BAS gewerkt aan een oplossing om automatische doorgeleiding van meldingen mogelijk te maken. Tot die tijd blijft meldpunt DCMR in de rapportages apart melding maken van hinder die is ondervonden van vliegtuigbewegingen van en naar Rotterdam The Hague Airport én van de zogenaamde overvliegers (waaronder verkeer van en naar Schiphol).

Er zou sinds 2019 overleg plaats hebben gevonden over het overnemen van de DCMR-meldingen door BAS. Dit overleg heeft kennelijk nog steeds niet geleid tot een overname.

De Schipholmeldingen worden wel meegenomen in de jaarrapportage van DCMR, maar er staat niet bij wat ermee is gebeurd. Wel worden ze afgezonderd van de RTHA-overlastcijfers, waardoor wij de indruk krijgen, dat deze overlastmeldingen op geen enkele plek worden meegeteld.

2. *Is Gedeputeerde Staten het met GroenLinks eens dat het klip en klaar moet zijn wat er met de overlastmeldingen gebeurt?*

Zo nee: waarom niet?

Antwoord

Wij zijn het met de vrager eens dat in de verslaglegging duidelijk moet worden welke meldingen geregistreerd zijn. Navraag leert dat de rapportages van DCMR duidelijk vermelden wat er met de meldingen gebeurt en wat de voorgenomen plannen zijn.

3. *Kan Gedeputeerde Staten aangeven, of deze Schipholmeldingen worden meegeteld anders dan bij de DCMR en dan bij voorkeur bij instanties, die iets met deze meldingen doen?*

Zo ja: welke zijn dat?

Antwoord

De meldingen over Schipholverkeer die zijn ontvangen bij het meldpunt DCMR zijn bekend bij de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T). De Inspectie heeft deze opgevraagd in het kader van een rapportage onder de naam 'Staat van Schiphol'. De publicatie daarvan staat voor begin maart gepland.

Vanuit BAS wordt opgemerkt dat DCMR bewoners die een vraag hebben over een melding betreffende Schipholverkeer ook doorverwijst naar BAS. Een klein deel van de meldingen wordt daardoor mogelijk alsnog (ook) bij BAS ingediend.

4. *Kan Gedeputeerde Staten aangeven, wat er gebeurt met overlastmeldingen t.a.v. Schiphol vanuit andere omgevingsdiensten uit Zuid-Holland?*

Antwoord

Omgevingsdiensten registreren klachten en verwijzen deze melders vervolgens door naar BAS voor Schiphol en naar DCMR voor RTHA. Zie bijvoorbeeld ook de website van de ODMH: <https://www.odmh.nl/thema/geluid/inwoners/geluidsoverlast/>

5. *Kan Gedeputeerde Staten aangeven, hoe omgevingsdiensten uit andere Provincies met overlastmeldingen t.a.v. Schiphol omgaan?*

Antwoord

Ook buiten de provincie Zuid-Holland verwijzen omgevingsdiensten door naar BAS (Schiphol).

6. *Is het College bereid om zich in te spannen om ervoor te zorgen dat – eventueel via de BRR – overlastmeldingen wel worden meegeteld bij het overlastmeldingen-systeem van BAS?*

Zo nee: waarom niet?

Antwoord

DCMR werkt aan een voorstel om gegevensuitwisseling tussen DCMR en BAS mogelijk te maken. De Provincie volgt deze ontwikkelingen met belangstelling. Wij hebben er vertrouwen in dat de inspanningen die worden gepleegd leiden tot een verbetering van de huidige situatie.

7. *Is het College bereid om – eventueel via de BRR – DCMR op te dragen om vanaf het jaarverslag 2021 duidelijk te maken wat er met de Schipholmeldingen gebeurt.*

Zo nee: waarom niet?

Antwoord

In de rapportages van DCMR is helder verwoord wat er met de meldingen over Schipholverkeer gebeurt en wat de voornemens zijn op dit punt.

De volgende vragen hebben betrekking op de overlastmeldingen ten aanzien van RTHA. In haar Jaarverslagen meldt DCMR dat melders als frequente melders worden gezien na 140 meldingen per jaar. Meldt men vaker dan 140 maal per jaar dan wordt men niet volledig meegenomen in de analyses. Dit leidt tot een vertekend en irreëel beeld in de overzichten en analyses. Bovendien wordt hiermee de indruk gewekt, dat deze melders “zeurpieten” zijn zonder dat er wordt onderzocht, of hun meldingen al dan niet gegrond zijn.

8. *Volgens GroenLinks zouden de jaarrapportages over vliegtuigoverlast een zo goed mogelijk beeld moeten geven van de overlast. Is Gedeputeerde Staten het met ons eens?*

Zo nee: waarom niet?

Antwoord

Ja.

9. *Bij rapportages ten aanzien overlast met betrekking tot wegverkeer worden frequente melders wel meegenomen. Is Gedeputeerde Staten het met GroenLinks eens, dat het dan ook zou moeten gebeuren bij luchtvaartoverlast?*

Zo nee: waarom niet?

Zo ja: welke stappen is GS bereid om hiertoe te zetten?

Antwoord

Het antwoord op vraag 9 is meegenomen bij de beantwoording van vraag 10.

Toen eind vorige eeuw de grens van 140 meldingen werd vastgesteld, kwam men tot dit aantal door een percentage van het toenmalig aantal vluchten te nemen. Inmiddels is het aantal vluchten sterk gestegen, maar is verzuimd om de grenswaarde van 140 mee te laten stijgen. Ondanks het feit, dat er al vele jaren de roep klinkt om dit getal aan te passen, blijkt men niet in staat geweest om dit getal op te hogen naar een realistischer getal.

10. *Is Gedeputeerde Staten bereid om zich in te spannen om deze omissie recht te zetten en deze grenswaarde te laten herijken?
Zo nee: waarom niet?*

Antwoord

Ja, de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Rotterdam¹ heeft recent positief geadviseerd over een herijkingsvoorstel. Besluitvorming over het voorstel is aan de orde in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam the Hague Airport (BRR)².

Geconstateerd is dat het aantal meldingen en het aantal melders rond RTHA de laatste jaren aanzienlijk is gegroeid. Tot voor circa 3 jaar geleden ging het om 3 tot 5 frequente melders en was de grenswaarde van 140 meldingen op jaarbasis passend. Ook de groep frequente melders is sterk gegroeid evenals het aantal ingediende meldingen van deze groep. Bij het meldpunt DCMR is zodoende de vraag ontstaan of de vaste grenswaarde van 140 meldingen op jaarbasis voor de groep frequente melders nog volstaat of dat deze mogelijk herzien moet worden.

Daarom is in de laatste jaarrapportages aan de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Rotterdam voorgesteld onderzoek te doen naar een nieuwe methodiek, juist omdat het belangrijk is dat de rapportage een zo goed mogelijk beeld geeft van de overlast.

Naar aanleiding van deze aanbeveling is gezocht naar een werkwijze die altijd toepasbaar is, ongeacht het totaal aantal meldingen. Dat wil zeggen dat een sterke groei of krimp geen aanleiding moet geven om de methode (opnieuw) te moeten herzien. Daarbij is onderzoek uitgevoerd naar de werkwijze en criteria die de andere regionale luchthavens van nationaal belang hanteren bij frequente melders. Voor nadere informatie, zie: [Notitie \(cro-rotterdam.nl\)](https://www.cro-rotterdam.nl)

11. *Is het College bereid om – eventueel via de BRR – DCMR op te dragen in haar jaarrapportage van 2021 klip en klaar aan te geven, dat het huidige getal van 140 meldingen niet meer passend is bij de huidige situatie, zodat er nog een beetje recht gedaan wordt aan de frequente melders?
Zo nee: waarom niet?*

Antwoord

Wij gaan ervan uit dat de jaarrapportage 2021 nog verloopt via de oude systematiek. Onder voorbehoud van een daartoe strekkend besluit door de BRR zal in volgende jaarrapportages uitgegaan worden van de nieuwe systematiek.

Wat onze fractie betreft is een grens van 1300 meldingen per jaar realistischer. Dat is namelijk ongeveer gelijk aan het aantal slaap verstorende vluchten op RTHA tijdens of aan de randen van de nacht. Bij 1300 meldingen gaat het nog altijd om slechts 2,5% van alle vluchten vanaf RTHA die over de naburige woonwijken vliegen.

¹ De CRO RTHA bestaat uit de volgende leden: respectievelijk Gedeputeerde en Wethouders van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam, bewonersvertegenwoordigers uit de genoemde gemeenten, Luchtverkeersleiding Nederland, Rotterdam The Hague Airport, Natuur en Milieufederatie Zuid Holland, VNO-NCW en vertegenwoordigers van de grote en de kleine luchtvaart.

² De BRR bestaat uit de volgende leden: respectievelijk Gedeputeerde en Wethouders van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam.

