

REACTIE OP CONCEPT-ZIENSWIJZE GEMEENTE ROTTERDAM N.A.V. CONCEPT- NRD BIJ DE RAADSCOMMISSIE MHEK OP 07-03-2023

De NRD is voor wat betreft totstandkoming en inhoud onrechtmatig en mag om die reden niet als vertrekpunt dienen van een luchthavenbesluit.

Totstandkoming – Het participatietraject, uitmondend in EPP en NRD, voldoet niet aan de formele voorwaarden in de Luchtvaartnota: omwonenden zijn niet of onvoldoende gehoord, er is geen regionaal draagvlak en er is geen onderzoek gedaan naar de regionale functie van de luchthaven.

Inhoud – EPP en NRD zijn op wezenlijke punten in strijd met de Luchtvaartnota en gaan uit van onjuiste aannames.

Ik heb hierover gesproken tijdens de hoorzitting op 6 december jl. U hebt eind januari onze Reflectie op het EPP ontvangen. **U bent derhalve bekend met alle fundamentele bezwaren.**

Dat RTHA met de NRD de burger misleidt, is een nieuw feit. Wij hebben RTHA op 10 februari jl. verzocht een rectificatie te publiceren. RTHA weigert om inhoudelijk op de brief te reageren. De brief is bijgevoegd als separate bijlage.

Ondanks deze fundamentele kritiek, weigert de minister in te grijpen in het proces

Inhoudelijke bespreking van de concept-zienswijze

Par. 1.3 (2^e zin): ‘Het college deelt daarom de mening in de NRD dat voor een zorgvuldige procedure direct is gekozen voor het opstellen van een MER en geen m.e.r. beoordeling uit te voeren.’

Par. 1.4 (1^e zin): ‘Aansluitend op voorgaande opmerking, delen we de opvatting de uitkomsten van het participatietraject, inclusief verschillende reflecties, te gebruiken als basis voor de alternatieven in het MER.’

Met deze instemming legt u de fundamentele kritiek op de totstandkoming en inhoud van EPP en NRD door de BTV en andere bewonersvertegenwoordigers naast zich neer. U miskent dat de BTV en de Rotterdamse bewonersvertegenwoordigers geen reflectie op het EPP hebben ingediend als onderdeel van het participatieproces. Zij zijn daartoe niet uitgenodigd. De alternatieven in de NRD zijn gebaseerd op de wensen van de luchtvaartsector.

Par. 1.4 (3^e zin): ‘Desalniettemin herkennen wij de uitkomsten van het participatietraject in de NRD: [...]’

Bij deze alinea viel ik van mijn stoel:

1^e gedachtestreepje – denkt u echt dat een vliegtuig met 190 of 240 stoelen bij het opstijgen en dalen minder geluid produceert dan een vliegtuig met 150 stoelen???

2^e gedachtestreepje – in het VPP is toegezegd dat er een handhaafbaar puntensysteem wordt uitgewerkt om het aantal vertragingen te reduceren. Dit is niet gebeurd: in het EPP is slechts een ‘reductiemodel’ opgenomen. Maar RTHA kan dit helemaal niet opleggen aan de luchtvaartmaatschappijen. Dit is niets meer dan een loze belofte... Ik kom hier zo nog op terug.

3^e gedachtestreepje – met extra handhavingspunten schieten de omwonenden niets op zolang er alleen in termen van Lden wordt gerekend.

Par. 2.1, 5^e gedachtestreepje (reductie vluchten in dagranden) – kan hieraan worden toegevoegd dat er een **afdwingbaar en handhaafbaar puntensysteem** moet komen, zoals voorgesteld in het VPP?

Par. 2.3, 1^e alinea – RTHA suggereert dat het uitgangspunt ‘van het minimaal in stand houden van de huidige mobiliteitsfunctie van de luchthaven’ in de Luchtvaartnota staat. Dat is pertinent niet het geval. Integendeel: de Luchtvaartnota gaat uit van een **integrale mobiliteitsbenadering** met inzet van alternatieven voor vliegverkeer voor de belangrijkste bestemmingen in Europa tot 800 kilometer vanaf Schiphol. Het is de ambitie van het Rijk om vanaf 2025 2 miljoen extra reizigers per jaar te vervoeren via het internationale spoor, resulterend in een afname van ongeveer 13.000 korte afstandsvluchten.¹

De zin ‘Dat kan ook inhouden dat gekozen kan worden voor een (beperkte) vermindering van de mobiliteitsfunctie ten bate van bijvoorbeeld hinderreductie.’ is niet juist: **er is geen sprake van een keuze om wel of niet te krimpen**: de afname van vluchten binnen een straal 800 km volgt uit overheidsbeleid. M.a.w.: zowel de afname van negatieve gezondheidseffecten als de implementatie van de integrale mobiliteitsbenadering noodzaken tot een onderzoek van een **krimpscenario**. Wij vragen u om het alternatief krimp tegen deze achtergrond in uw zienswijze toe te voegen.

Par. 2.3, 2^e alinea (rekenmodellen) – dit is een goed verzoek. Ik heb de volgende aanvulling:

In januari publiceerde RIVM het rapport “Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020”. Belangrijkste conclusies zijn – kort gezegd – dat **de huidige rekenmodellen voor de effecten van geluidsoverlast niet voldoen**, omdat deze de mate van ernstige hinder en het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden onderschatten. Kunt u als punt 4) toevoegen: ‘de effecten van de resultaten van het RIVM rapport “Relaties vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020” voor de contouren en geluidswaarden onder 1), 2) en 3)?’

¹ Luchtvaartnota, p. 72 en 73.

Par. 2.3, 3^e alinea (spoedeisend verkeer) – dit is een goed verzoek. Kunt u in deze alinea ook aandacht besteden aan de **Kustwacht**? Zie EPP, tabel 4.

Par. 2.3.2, 3^e gedachtestreepje (capaciteit) – vindt u het niet vreemd dat in het startjaar (2019) voor general aviation en spoedeisend verkeer het verwachte aantal vliegbewegingen in 2035 wordt gehanteerd in plaats van het werkelijke aantal? Op deze manier wordt in het startjaar de geluidsruimte oneigenlijk verruimd. Ik kom hier zo nog op terug.

Par. 2.5, 2^e alinea (geluidruimte) – u realiseert zich dat de zogenoemde “iets grotere vliegtuigen” **ruim 60% (!) groter** zijn dan de huidige Boeings met 140-150 stoelen en wat dat betekent voor de geluidsproductie en uitstoot van schadelijke stoffen bij het opstijgen en dalen?

Het is goed dat u uitgaat van een **geluidsplafond** waaraan alle alternatieven moeten worden getoetst. U verwijst vervolgens naar de gebruikte invoerset in het Adecs rapport, maar Adecs gaat in het startjaar uit van hogere aantallen voor general aviation en spoedeisend verkeer. Ik gaf dat zojuist al even aan. Ik neem aan dat uw bedoeling is om aan te sluiten bij het totale geluid van alle vliegbewegingen in 2019. Kunt u dit verduidelijken?

Naast geluid, moet de emissie van schadelijke stoffen omlaag. In uw zienswijze ontbreekt een **emissieplafond** per schadelijke stof waaraan alle alternatieven moeten worden getoetst. Kunt u dit opnemen?

Mr. drs. A.N. Krol

BIJLAGE 1



Rotterdam The Hague Airport
T.a.v. mevrouw W. van Dijk
Postbus 12025
3004 GA Rotterdam

Rotterdam, 9 februari 2023

Betreft: Verzoek tot rectificatie concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau RTHA

Geachte mevrouw Van Dijk,

Wij hebben geconstateerd dat de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van Rotterdam The Hague Airport (NRD), gepubliceerd op 25 januari jl., op materiële punten onjuist en onvolledig is. Het publiek wordt hierdoor verkeerd voorgelicht. Wij kwalificeren dit als misleiding.

Misleiding

I.

Op pagina 13 van de NRD staat het volgende:

“Probleemoplossend betekent in de context van het MER voor de directe omgeving minder hinder^[12] en een verbetering van de leefomgeving, met als uitgangspunt het minimaal in stand houden van de huidige mobiliteitsfunctie^[13] van de luchthaven voor de regio met bestemmingen in en om Europa en de standplaats voor maatschappelijk verkeer.”

Voetnoot 13 verwijst naar paragraaf 6.5 van de Luchtvaartnota. Dit uitgangspunt staat noch in paragraaf 6.5, noch elders in de Luchtvaartnota. Integendeel!

De Luchtvaartnota is helder. *“Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat.”* (p. 118)

Schiphol en Lelystad vormen de kern van het intercontinentale en Europese verbindingennetwerk van Nederland. Het primaire publieke belang voor deze luchthavens is de internationale verbondenheid (p. 81).

Voor RTHA prevaleren de publieke belangen van een aantrekkelijke en gezonde

leefomgeving en een duurzame luchtvaart (p. 81). Instandhouding van het huidige aantal vliegtuigbewegingen van groothandelsverkeer is geen uitgangspunt of randvoorwaarde voor het luchthavenbesluit.

1



De geciteerde alinea onder de 1^e bullet op pagina 9 van de NRD biedt geen steun voor het geformuleerde uitgangspunt: er staat immers “kunnen” en geen “zullen”.

Het geformuleerde uitgangspunt is in strijd met de voorkeursstrategie, uitgewerkt in de Luchtvaartnota, waarbij wordt ingezet “op een integrale mobiliteitsbenadering, met inzet van alternatieven voor vliegverkeer waar dit reëel is (kortere afstanden binnen Noordwest-Europa).” (Nota van Antwoord, p. 183)

Of de huidige mobiliteitsfunctie van RTHA in stand moet worden gehouden, is bovendien typisch een onderwerp voor de regionale verkenning. In dit geval is er zelfs een motie van de Gemeenteraad van Rotterdam en zijn er verzoeken vanuit Provinciale Staten van Zuid-Holland om een krimp-scenario te onderzoeken. De bewoners(vertegenwoordigers) hebben hier ook herhaaldelijk op aangedrongen. Desondanks is dit onderwerp tijdens het participatietraject niet verder onderzocht, omdat de projectleiders dit scenario niet wensten te agenderen.

II.

In paragraaf 2.3.5 van de NRD staat het volgende:

“In de luchtvaartnota wordt onder meer gesteld dat: “Op termijn kan de sector groei verdienen langs de uitgangspunten en voorwaarden uit de Luchtvaartnota”. Door ontwikkelruimte en daarmee een groeiverdienmodel op voorhand uit te sluiten, staat dit alternatief mogelijk op gespannen voet met de luchtvaartnota.”

De onderstreepte zin is onjuist. Deze uitspraak gaat ervan uit dat luchtvaartmaatschappijen en luchthavens recht hebben om te groeien. Dat is evident niet het geval.

III.

In paragraaf 2.3.6 van de NRD staat het volgende:

“De uitkomst van het participatietraject levert minder hinder op en zal leiden tot krimp van de geluidscontour richting het zichtjaar.”

De onderstreepte zin is onjuist. De uitkomst van het participatietraject – EPP met ontwikkelruimte – levert per definitie meer hinder op. In het EPP wordt gesteld dat bij een afname van de berekende hinder, er ruimte is voor een toename van het aantal vliegtuigbewegingen (EPP, p. 15). Die ruimte biedt de Luchtvaartnota uitdrukkelijk niet. Het doel is een vermindering van de negatieve effecten op mens, natuur en milieu en om te komen tot een stelsel van normen en

maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. Het Rijk gebruikt daarbij het landelijke programma gericht op meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het advies van de WHO (p. 47-50).



De frequentie waarmee vliegtuigen overvliegen is een van de indicatoren voor ervaren en gemeten hinder. Een toename van het aantal vliegtuigbewegingen van groothandelsverkeer met ruim 20% leidt tot meer hinder.

Bovendien gaat het EPP uit van een vlootvernieuwing met de nieuwe generatie vliegtuigen, zoals de Airbus 320-330 neo-familie en Boeing 737-MAX (Adecs rapport, p. 8). Deze toestellen zijn zo'n 20-30% groter en daarmee ook zwaarder dan de huidige Boeing 737 400-900 serie. Dit leidt tot een significante stijging van de piekbelasting voor omwonenden.

IV.

In paragraaf 2.3.6 van de NRD staat het volgende:

“Verdere reductie van het aantal vliegbewegingen van commercieel verkeer onder het niveau van gebruiksjaar 2019 is moeilijk realiseerbaar omdat het overgrote deel van de slots die op RTHA zijn uitgegeven en zogenoemde historische rechten bevatten.”

Deze zin is onjuist dan wel onvolledig. Het Rijk heeft verschillende sturingsmogelijkheden, zoals openingstijden en baanlengte (p. 81).

V.

In paragraaf 2.3.5 van de NRD wordt ten aanzien van “EPP beperkte ontwikkelruimte” en “EPP zonder ontwikkelruimte” het volgende geconcludeerd:

“Van de alternatieven beschreven in 2.3.4 en 2.3.5 is op dit moment nog niet vastgesteld of het financieel/economisch op langere termijn haalbaar is en dus deel uit kan/mag maken van het MER.”

In paragraaf 2.3.6 van de NRD staat de volgende conclusie ten aanzien van krimp en sluiting:

“Conclusie: verdergaande reductie van de geluidsruimte of het aantal vliegtuigbewegingen op RTHA dan de hierboven voorgestelde alternatieven is onhaalbaar i.v.m. historische slots en een gezonde financiële exploitatie van de luchthaven. Het commercieel en/of spoedeisend verkeer onder het niveau van gebruiksjaar 2019 wordt daarom beschouwd als niet realistisch. Daarnaast maakt onderzoek naar een sluitings-alternatief geen deel uit van het MER.”

De zinsnede over historische slots is onjuist dan wel onvolledig (zie hiervoor onder IV).

Beide conclusies miskennen dat regionaal draagvlak een noodzakelijke voorwaarde is voor een luchthavenbesluit en dat uit de reflecties op het EPP blijkt dat

bewoners(vertegenwoordigers), gemeenten en provincie een onderzoek naar een krimp-scenario willen. De vraag of in een krimp-scenario een levensvatbare exploitatie van RTHA mogelijk is, is onderdeel van het MKBA-onderzoek.

3



Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast
Rotterdam Airport

ang dat Schiphol Group hoofdelijk aansprakelijk is voor alle schulden uit rechtshandelingen van RTHA uit hoofde van artikel 2:403 BW. Zolang Schiphol Group niet besluit tot sluiting van de luchthaven van RTHA, zal zij financieel (moeten) bijspringen om RTHA solvabel te houden.

Rectificatie

Wij concluderen dat de NRD op materiële punten onjuist en onvolledig is, waardoor het publiek verkeerd wordt voorgelicht en schade wordt toegebracht aan de belangen van omwonenden en andere belanghebbenden.

De strekking van de NRD is dat (maximale) groei binnen de ontwikkelruimte het enige realistische en juridisch haalbare alternatief is. Hierdoor worden belanghebbenden ontmoedigd om een zienswijze in te dienen.

Belanghebbenden die daartoe wel overgaan worden verkeerd voorgelicht, waardoor zij niet adequaat kunnen reageren in hun zienswijze.

De publicatie van de NRD is derhalve onrechtmatig. Wij verzoeken u dringend om op de kortst mogelijke termijn een rectificatie te publiceren via dezelfde kanalen als gebruikt voor de NRD.

Indien wij vóór 09:00 uur op maandag a.s. geen bericht van u hebben ontvangen dat RTHA tot rectificatie overgaat, beraden wij ons over verdere (rechts)maatregelen.

Wij sturen een kopie van deze brief naar de Minister van I&W.

Hoogachtend,

A.B. Blokhuizen (voorzitter)

Mr. drs. A.N. Krol (juridisch adviseur)
