Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Mr. Drs. V.P.G. Karremans

Bezoekadres: Stadhuis
Coolsingel 40, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

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

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: M2211-5441

Onderwerp: Nieuw luchthavenbesluit RTHA

Datum: 2 december 2022

Geachte mevrouw van Dijk,

RTHA heeft voorafgaande aan de aankomende aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit het initiatief genomen een participatietraject uit te voeren. De deelnemers van het participatietraject zijn tot een "Eindproduct Participatietraject" (EPP) gekomen en hebben de resultaten op 15 november jl. openbaar gemaakt. Het college hecht zeer aan de mening en ervaring van Rotterdammers en waardeert de intenties waarmee RTHA dit participatietraject is gestart. We stellen vast dat verschillende deelnemers uit het traject zijn gestapt en bewoners zich onvoldoende vertegenwoordigd hebben gevoeld. Daarom heeft wethouder Karremans in aanvulling op het participatietraject zelf een enquête laten uitvoeren en is hij twee avonden met bewoners in gesprek gegaan. De resultaten van de enquête en de verslagen van de bewonersbijeenkomsten vindt u in de bijlage.

Ervaren overlast

Veel omwonenden geven aan (steeds meer) hinder te ervaren als gevolg van de activiteiten van en op de luchthaven. Overdag, in het bijzonder aan de randen van de dag, en in de nacht geven omwonenden aan veel geluidsoverlast te ervaren. Veelal gaat dit gepaard met een slechte nachtrust. Dit beeld komt ook overeen met de DCMR-rapportages die structureel een stijgende trend laten zien met betrekking tot de ervaren hinder. Ook is er onder omwonenden sprake van (zorgen over) gezondheidsproblemen, als gevolg van zowel de onderbroken nachtrust als van de emissies van de vliegtuigmotoren. Omwonenden hebben in gesprekken op een indringende manier hun ervaringen gedeeld. Dit heeft ons gesterkt in de overtuiging dat de gebruiksruimte en het aantal vluchten over het referentiejaar 2019 niet kan worden uitgebreid en er meer aandacht moet zijn voor de ervaren overlast.

Eindproduct

Ten aanzien van het EPP staan we achter een groot aantal voorstellen, waarbij we voornamelijk de volgende punten van groot belang achten:

- De vloot groothandelsverkeer van de grootste gebruikers tussen 2024 en 2035 moet worden vernieuwd met de stapsgewijze inzet van stillere vliegtuigen in de

ochtend. Dit leidt op termijn tot minder berekende hinder, een kleinere gebruiksruimte voor niet-spoedeisend verkeer en kleinere geluidscontouren waarmee bestaande plannen voor woningbouw doorgang kunnen vinden;
- Het aantal vertraagde vluchten na 23:00 uur moet met de helft afnemen. Stapsgewijs in de tijd moet een (afnemend) maximum aantal toegestane vertraagde vluchten worden vastgelegd; en
- Het aantal handhavingspunten moet worden uitgebreid zodat handhaving beter gewaarborgd wordt.

Reflectie van de gemeente Rotterdam

We hebben echter ook moeten constateren dat de bepalingen die in het instrument luchthavenbesluit worden vastgesteld, niet voldoende directe relatie hebben met de ervaren overlast en het beperken daarvan. Daarbij komt dat bepaalde activiteiten op en door de luchthaven niet worden gereguleerd met het luchthavenbesluit. Zo is bijvoorbeeld het opwarmen en stationair draaien van vliegtuigmotoren niet gehouden aan de openingstijden van het vliegveld en worden de geluidsemissies hiervan niet meegenomen in de geluidsberekeningen. Voor de gebruiksruimte wordt gewerkt met een gewogen cumulatieve geluidsbelasting (Lden) waarmee zeer beperkt rekening wordt gehouden met piekbelasting op de omgeving en de ervaren overlast als gevolg daarvan. Ook worden de gebruiksruimte en geluidscontouren bepaald op basis van een model dat uitgaat van geplande vliegroutes en daarmee geen rekening houdt met veel voorkomende afwijkingen van de vliegroutes. Wij roepen u daarom op om bij de activiteiten op de luchthaven meer rekening te houden met de daadwerkelijk ervaren overlast, in het bijzonder met betrekking tot onderstaande punten, en na het in werking treden van het nieuwe luchthavenbesluit daartoe een tussentijdse evaluatie uit te voeren gericht op de effecten op de ervaren overlast.

Openingstijden en tijden van vluchten

Vluchten aan de randen van de dag en in de nacht zorgen voor veel ervaren overlast. De op termijn stillere vliegtuigen zorgen mogelijk voor minder geluidsemissies maar naar onze mening heeft dit een zeer beperkt effect op de mate van de ervaren overlast. Immers, een vliegtuig dat in de vroege morgen overvliegt en minder geluid produceert dan een ouder vliegtuig, verstoort evenzeer de nachtrust. Daarom pleiten wij voor een latere aanvangstijd in de ochtend gedurende het weekend, het beperken van geluidsemissies door bijvoorbeeld het warmdraaien van vliegtuigmotoren voor de openingstijd, het niet langer toestaan van zaken- en privévluchten in de nacht en het verder beperken van het aantal positievluchten in de vroege morgen. Wij realiseren ons dat dit waarschijnlijk een daling van het totaal aantal vliegbewegingen tot gevolg zal hebben. Wij zijn niet blind voor de bedrijfseconomische gevolgen voor RTHA maar achten dit noodzakelijk om de hinder voor omwonenden dragelijker te maken.

Gebruiksruimte en ervaren geluidshinder

De ervaren geluidshinder wordt niet enkel bepaald door de maximale geluidsbelasting, maar is een combinatie van het aantal vliegbewegingen, het tijdstip, de opeenvolging en de geluidsbelasting van een vliegtuig. RTHA stelt dat met de inzet van stillere vliegtuigen de geluidsbelasting wordt verlaagd en dat de vrijgekomen geluidsruimte deels kan worden ingevuld met extra vluchten. Hier zijn wij het niet mee eens omdat dit weliswaar een theoretische vermindering van de totale geluidsemissies met zich meebrengt maar in

de praktijk naar onze mening zal leiden tot meer ervaren hinder door bewoners. Nieuwe, stillere vliegtuigen kunnen mogelijk wel meer passagiers vervoeren, waarmee een groei in het aantal passagiers mogelijk is.

Omdat de over een jaar gemeten gewogen en gecumuleerde geluidsbelasting geen goed instrument is om de ervaren overlast te beperken, pleiten wij voor het vastleggen van een seizoensgebonden maximum aantal vluchten per dagdeel, waarbij voornamelijk het aantal vluchten in de dagranden zo veel mogelijk moet worden beperkt. Mocht tot een luchthavenbesluit worden besloten waarin ruimte is voor meer vluchten, dan moeten deze vluchten geconcentreerd worden tussen 9.00 en 21.00.

Vluchten die afwijken van de voorgeschreven vliegroutes, zoals groothandelsverkeer dat moet uitwijken als gevolg van interferentie met vluchten naar Schiphol of klein verkeer dat moet uitwijken als gevolg van groothandelsverkeer op RTHA, zorgen in toenemende mate en voor steeds meer bewoners voor veel geluidsoverlast. Wij verzoeken u daarom om bij de activiteiten van de luchthaven dergelijke afwijkingen tot een minimum te beperken. Daarnaast wordt ook veel overlast ervaren door de vliegroutes van kleine sportvliegtuigen die opstijgen en/of landen van RTHA. Wij verzoeken u om (bindende) afspraken te maken met deze sector, gericht op het beperken van de geluidshinder.

Grenswaarden emissies
In het EPP is opgenomen dat ‘het nieuwe Luchthavenbesluit moet leiden tot een reductie van emissies, mede in het licht van lopende landelijke trajecten’. Wij pleiten voor de concretisering dat de emissies ten opzichte van gebruiksjaar 2019 verminderen.

Deze brief is in de raadsvergadering van 15 december besproken en sturen wij u mede namens de gemeenteraad. Wij roepen u op deze brief te betrekken bij het opstellen van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris, De burgemeester,

V.J.M. Roozen A. Aboutaleb