Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

Ons kenmerk:
Bijlage(n): -

Gemeenteraad Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Datum: 28 oktober 2022

Onderwerp: Onderzoek naar mening luchthaven

Geachte gemeenteraad

De wijkraden Schiebroek en Hillegersberg hebben kennisgenomen van de brief van wethouder Vincent Karremans van 10 oktober 2022 (kenmerk M2210-1196/D2210-45705).

In deze brief geeft de wethouder onder andere aan dat op zeer korte termijn Rotterdammers worden benaderd voor een aselecte steekproef om zodoende hun mening te kunnen geven over verschillende onderwerpen van het nemen van een nieuw luchthavenbesluit. Aangegeven wordt dat aparte steekproeven zijn gemaakt voor de wijken Overschie, Hillegersberg en Schiebroek.

De wethouder geeft in de brief ook aan dat bij het opstellen van de vragenlijst het advies van de wijkraden Hillegersberg en Schiebroek is betrokken.

Met de nodige verbazing hebben wij kennisgenomen van deze brief van de wethouder.
De wijkraden zijn namelijk zowel bij het initiatief om deze enquête te houden als bij het opstellen van de vragenlijst op geen enkele wijze betrokken. De suggestie dat dit wel het geval is, klopt van geen kanten. Na door ons hierop te zijn gewezen, heeft de wethouder via zijn beleidsmedewerker per mail laten weten dat in de betreffende brief op ‘onvolledige wijze’ door hem naar de wijkraden is verwezen.

Deze informele ambtelijke mail volstaat bepaald niet. Als wijkraden zijn wij van mening dat het onjuiste beeld dat nu publiekelijk is geschetst door de wethouder ten aanzien van het betrekken van de wijkraden ook publiekelijk recht gezet moet worden. Tegelijk willen wij als wijkraden ook kenbaar maken, zeker richting de gemeenteraad, dat wij het betreuren dat wij als meest direct betrokken wijkraden samen met Overschie op geen enkele wijze zijn of worden geraadpleegd, laat staan betrokken bij het participatietraject en de voorbereiding van het gemeentelijk standpunt over het te nemen nieuwe luchthavenbesluit. Zelfs niet als het gaat om het raadplegen van onze bewoners. De dank voor onze betrokkenheid en inzet, alsmede onze uitgesproken zorgen in ons advies van 29 mei 2022 verwoord dan eerder lippendienst als maatgevend voor constructief overleg en betrokkenheid. Wij betreuren dit en hadden anders verwacht gelet op het gemeentelijk participatiebeleid en de aan de wijkraden gegeven taakstelling. Wij roepen de wethouder op hier alsnog werk van te maken en vragen de gemeenteraad deze oproep te steunen.

Als wijkraden maken wij ons grote zorgen over het afkalvende draagvlak voor de luchthaven in onze wijken als gevolg van de jarenlang steeds maar toenemende hinder. De koers die de wethouder inzet biedt geen begin van een oplossing voor die hinder en de daaraan verbonden gezondheidsproblemen en evenmin voor de veiligheidsproblemen.

Het maatschappelijk draagvlak in de directe omgeving van het vliegveld hangt nauw samen met het aanpakken van deze vraagstukken. Daar hoort geen koers bij die leidt tot een toename van deze problemen. Een toename die nu al aan de orde is en gelet op de inzet van luchthaven en vliegtuigmaatschappijen alleen maar nog verder zal toenemen met alle negatieve gevolgen voor onze en ook uw inwoners.

De recente DCMR-rapportage met betrekking tot hindermeldingen[1] geeft aan dat in de maanden mei, juni en juli 30.000 hindermeldingen zijn ontvangen met betrekking tot RTHA. Dat is driemaal zoveel als over dezelfde periode vorig jaar. We dreigen eind dit jaar totaal zelfs richting 90.000 hindermeldingen te gaan. Een stijging met 50% (!) ten opzichte van het pre-coronajaar 2019, waarin toen het recordaantal van 60.000 meldingen geregistreerd werden! Dit kan en mag niet worden genegeerd bij het bepalen van een standpunt richting een nieuw luchthavenbesluit en onderstreept de noodzaak van actieve betrokkenheid van de wijkraden en de noodzaak van actieve raadpleging van de bewoners rondom het vliegveld. Die hebben de daadwerkelijke overlast en gevolgen van het vliegveld. In het verleden heeft de gemeenteraad niet voor niets het standpunt ingenomen dat RTHA vooral een zakenvliegveld zou moeten zijn met ruimte voor de hulpverleningsdiensten en een beperkt aantal vakantievluchten. De werkelijkheid is inmiddels dat het vakantievliegverkeer meer dan de overhand heeft gekregen en uit louter commerciële overwegingen de randen van het toegestane aantal vluchten, de tijdblokken en de geluidsnormen worden opgezocht.

Als wijkraden stuurden we dan ook eerder een advies aan de gemeenteraad[2], waarin we onder andere onze zorgen uitspraken over de huidige situatie en onze kritiek uitten over het lopende participatieproject, waarin de omwonenden in een achtergestelde positie verkeren. Een en ander heeft ertoe geleid dat de gemeenteraad met een motie afstand heeft genomen van dit participatietraject en heeft aangegeven het eindresultaat niet te erkennen.

Wat de door de wethouder uitgevaardigde enquête betreft, is het dan ook vooral opvallend dat de vragen vooral aansluiten op het scenario dat als ‘Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP)’ in mei jl. is gepresenteerd, als resultaat van een participatietraject dat door de Rotterdamse gemeenteraad niet getekend zal worden, omdat het traject als onvolwaardig is beoordeeld. Een negatief oordeel over het participatietraject dat gedeeld wordt door andere gemeenteraden en Provinciale Staten van Zuid-Holland. Het is dan ook een gemiste kans om bewoners niet meerdere scenario’s voor te leggen, dan alleen de zaken die in het VPP worden genoemd. Waarbij wij node constateren dat ook hier weer de wens van de gemeenteraad om een krimpscenario te onderzoeken, opnieuw niet wordt meegenomen.

De wijkraden beoordelen de enquête inhoudelijk als sturend en suggestief richting onvoldoende geïnformeerde burgers. Achtergrondinformatie ontbreekt om een juiste beoordeling te kunnen maken van de betekenis en portee van de gestelde vragen.
Bovendien vragen we ons af hoe wethouder, college en gemeenteraad tot een afweging van belangen komen. Weegt het belang van een inwoner die één keer per jaar vliegt en het wel fijn vindt dat er een regionaal luchthaven is, waardoor één keer per jaar wellicht enkele uren reistijd wordt uitgespaard, op tegen het belang van de gehinderde omwonende die dagelijks tientallen keer gehinderd wordt door lawaai en emissies? De wijze waarop de enquête is opgezet en wordt afgenomen, geeft ons niet het vertrouwen dat ingezet wordt op een afweging waarbij juist dit onderscheid zijn juiste betekenis krijgt.

Inhoudelijk hebben wij ook kritiek op de gehanteerde vragen, onder andere de volgende.

- De eerste vraag naar het 'eigen' vliegveld voor Rotterdam is suggestief: de luchthaven is eigendom van Schiphol. RTHA is geen ‘eigen’ vliegveld. Het is in feite een extra start- en landingsbaan van de Schiphol Groep. De dominante operators zoals Transavia en TUI zetelen

[1] https://www.dcmr.nl/themas/luchtvaart
[2] https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Agenda/Document/b8c8761c-abb9-424a-919a-72636309a284?documentId=906609f1-8cf0-4e45-9476-bcaf5e17d9fe&agendaItemId=e1a4da2d-1c2c-4564-a1eb-8b4797eca484

ook niet in Rotterdam, hun hoofdkantoren staan elders. Niets wijst erop dat zij specifieks iets hebben met Rotterdam en zich iets gelegen laten liggen aan de door ons gesignaleerde problemen voor de bewoners in de omgeving.

- Waarom wordt alleen gesproken over ‘de toekomst van de luchthaven’. Dat roept een bepaald gevoel op, het gaat toch ook om de toekomst van omwonenden?

- Bij vraag 3: 'last van vliegtuigen en/of helikopters': dit wordt niet erg duidelijk omschreven. Wat wordt bedoeld: geluidsoverlast of emissies, of beide? Ook is het onterecht dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen vliegtuigen en de helikopters van hulpverleningsdiensten. Ten onrechte wordt ook geen toelichting gegeven op het essentiële verschil.

- Vraag 5: Het nachtregime geldt van 23.00 tot 07.00 uur. Door uitsluitend het voorbeeld van 'slechte weersomstandigheden' te noemen, wordt het verlaat binnenkomen eigenlijk al voorgespiegeld als "niet onredelijk".
  Echter niet wordt aangegeven dat dit veel meer wordt veroorzaakt 'door een te krappe planning' of 'een opeenstapeling van vertraging overdag' als gevolg van operationele keuzes.

  Deze zaken zijn meestal de oorzaak van de vertraging. Met die toevoegingen ontstaat een heel ander beeld over de achtergrond van overschrijdingen, de beoordeling daarvan en de bereidheid deze te accepteren.

- Vraag 6: niet duidelijk is, wat voor toestel hier wordt bedoeld.
  Hoe kan de nietsvermoedende lezer uit de vraagstelling afleiden dat het hier gaat om Boeings (groot handelsverkeer)?

- Vraag 8: De suggestie ('heen en weer vliegen') is dat als we met de openingstijden gaan schuiven dat er dan minder bestemmingen kunnen zijn. Dat komt nu al niet overeen met de praktijk waarbij Transavia, TUI en Corendon dagelijks een mix van luchthavens samenstellen per toestel. Een toestel is geen veerpont tussen vaste luchthavens. Wijziging van openingstijden betekent aanpassing van de planning, niet het niet kunnen vliegen naar bestemmingen. De toelichting kan die indruk ten onrechte wel wekken.

- Vraag 10: Ten onrechte wordt gesuggereerd dat 'stillere vliegtuigen' ook minder hinder zullen geven. Dit is in de specifieke praktijk rondom RTHA nooit onderzocht. Ook ‘stillere vliegtuigen’ vallen nog steeds binnen de categorie ‘zeer luidruchtig’.
  ‘Stillere vliegtuigen’ met handhaving van de geluidscontouren betekent juist een serieuze toename van het aantal vliegbewegingen (stijgingen en dalingen).

  Het gevolg van meer vliegbeweging met al dan niet iets ‘’stillere vliegtuigen’ is dat omwonenden nog vaker te maken krijgen met piekgeluiden die nog steeds in de categorie ‘’zeer luidruchtig’ vallen. Enige informatie over de hoeveelheid extra vluchten wordt niet gegeven en daarmee ook niet over het aantal extra stijgende of dalende vliegtuigen recht boven je hoofd als buurtbewoner.
  Ook mist hier de informatie dat een toename van vliegtuigbewegingen betekent dat juist in de zomer veel meer gevlogen zal worden. Nu al worden ‘opgespaarde’ vliegbewegingen uit de winter in de zomer ingezet. Het gaat immers juist in de zomer om de lucratieve vakantievluchten. De zomer is het seizoen dat nu al verreweg het drukste is als gevolg van het seizoenpatroon van de luchthaven. Veel vliegtuigbewegingen en juist een toename daarvan in de zomer valt samen met slapen met open ramen en overdag ongestoord willen genieten van het buiten zijn in de tuin, de wijk, het bos.
  Deze vraag bevat dan ook onvoldoende informatie en is ook door de wel gegeven informatie sturend.

Samenvattend verzoeken wij de wethouder meer openheid te geven over het niet raadplegen van de wijkraden Schiebroek en Hillegersberg bij het initiëren en het samenstellen van de enquête. Tevens verzoeken wij de gemeenteraad niet alleen aan te dringen op een grotere betrokkenheid

van de wijkraden, maar op inhoudelijke en procedurele gronden ook afstand te nemen van deze enquête. Een enquête die door zijn vraagstelling onderzoek van meerdere scenario's uitsluit, onvoldoende informatie aan burgers geeft om tot een zorgvuldige beantwoording te komen en sturend is in haar vraagstelling.

In zijn algemeenheid vinden wij dat de wethouder in dit dossier tot op heden onzorgvuldig bestuurlijk gedrag laat zien, niet alleen door de getroffen wijken en hun wijkraden niet te betrekken in het proces, maar ook door al eerder een onjuist beeld te schetsen over zijn terugkeer aan de participatietafel. Door zijn aanwezigheid is de gemeente nog steeds participant in het proces en legitimeert hij het proces waarvan eerder door de gemeenteraad geoordeeld is dat dit niet tot een resultaat kan leiden waar de gemeenteraad mee in kan stemmen.

Het participatietraject, de aanwezigheid van de wethouder aan de vliegveldtafel en de nu uitgevaardigde enquête dragen geen enkele oplossing in zich voor de huidige problemen, zoals zichtbaar door de explosieve stijging van de hindermeldingen. De voorstellen voor het nieuwe luchthavenbesluit zullen de huidige operationele status van de luchthaven alleen maar verder bestendigen en uitbreiden. Dit ten laste van de omwonenden, strijdig met de opeenvolgende adviezen van de wijkraden Schiebroek en Hillegersberg, alsmede hun voorgangers. Het is duidelijk in tegenspraak met de in het verleden ingenomen Rotterdamse standpunten over het behouden van een zakenluchthaven met steunpunt voor hulpverlening en met de wens van de gemeenteraad over het niet-legitimeren van het participatietraject.

Gaarne zijn wij bereid ons standpunt toe te lichten en met elkaar in gesprek te gaan.

Afschrift van deze brief sturen we aan wethouder Vincent Karremans.

Met vriendelijke groet,

Jaco de Hoog
Voorzitter wijkraad Hillegersberg

Ton van Eijsden
Voorzitter wijkraad Schiebroek

Edith Wolvers
Wijkraadcoördinator