Gemeente Rotterdam

Onderwerp: Advies participatietraject Luchthaven Besluit Rotterdam

Wijkraad Schiebroek
Wijkraad Hillegersberg
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet:
https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/schiebroek
https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/Hillegersberg

Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

Gemeenteraad Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Ons kenmerk: HIS 2022-0001
Bijlage(n): 2-

Datum: 30-5-2022

Geachte Gemeenteraad,

De wijkraden Schiebroek en Hillegersberg hebben op 29 mei 2022 besloten tot het uitbrengen van een ongevraagd advies.

Betreft: **Advies aan de Gemeenteraad Rotterdam, van de Wijkraden Hillegersberg en Schiebroek inzake Participatietraject Luchthaven Besluit Rotterdam**

Datum: **29 mei 2022**

Inleiding:

RTHA gaat een nieuw Luchthavenbesluit aanvragen. Voorafgaand aan het wettelijke traject naar een nieuw Luchthavenbesluit heeft RTHA een participatietraject gestart. Als tussenresultaat is door de onderhandelende partijen op 12 april jl. het Voorlopig Pakket Participatietraject (VVP) gepubliceerd[1] en gestuurd naar o.a. gemeenteraden (Rotterdam, Schiedam en Lansingerland), Provinciale Staten Zuid-Holland en de Tweede Kamer.

In de hierop volgende consultatiefase zijn er in mei bewonersavonden en technische sessies georganiseerd. Ook hebben de diverse Commissies van de Gemeenteraden en van Provinciale Staten hierover gesproken, waarbij in groten getale door omwonenden gebruik is gemaakt van het inspreekrecht.

De wijkraden Hillegersberg en Schiebroek hebben zich n.a.v. bovenstaande sessies beraden op het VPP en daarbij ook eerdere consultaties beschouwd, zoals het onderzoek naar draagvlak door dhr. Joost Schrijnen i.o.v. de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) in

[1] https://www.luchthavenbesluit.nl/wp-content/uploads/2022/04/220412-Voorlopig-Pakket-Participatietraject-RTHA-Publieksversie.pdf.

2016 en geven aan geschrokken te zijn van de inhoud van het VPP zoals dat in diverse sessies aan ons is gepresenteerd en komen daarom tot het onderstaande advies.

Conclusies en Advies Wijkraden Hillegersberg en Schiebroek aan de Gemeenteraad Rotterdam:

Baserend op de informatie die wij bij de bewoners hebben opgehaald en in lijn met de jaarrapportage van DCMR over 2019[2] en diverse beleidsnota's concluderen wij o.a. dat:

- De ontwikkeling van de luchtvaart gerelateerd aan RTHA tot steeds meer overlast heeft geleid;
- De DCMR-rapportage over het gebruiksjaar 2019 laat zien dat de klachten in 3 jaar tijd (2017-2019) zijn verviervoudigd, de standpunten van veel omwonenden zich dan ook hebben verhard en het draagvlak voor RTHA aanmerkelijk is afgenomen. Hierdoor is gemiddeld voor elke vliegbeweging een klacht (zie bijlage 2);
- In de directe omgeving van de luchthaven RTHA een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonden heeft plaatsgevonden en plaatsvindt;
- In het VPP het woongenot en de gezondheid van de omwonenden onvoldoende is afgewogen;
- De aan de Luchthaven toebedeelde ruimte vooral is gebruikt om RTHA te laten groeien als vakantieluchthaven;
- De door de omwonenden ondervonden overlast vooral het gevolg is van vluchten door Groothandelsverkeer (Boeing/Airbus) in de late avond, nacht en vroege ochtend;
- Het VPP niet of nauwelijks ingrijpt op de door DCMR weergegeven werkelijke klachten;
- Het VPP geen concrete invulling geeft aan de schone luchtambities, zoals genoemd in de Koersnota Schone Lucht 2019 – 2022[3].

Bovengenoemde in beschouwing nemend komen de Wijkraden Hillegersberg en Schiebroek tot het volgende advies:
De Wijkraden Hillegersberg en Schiebroek zijn kritisch op het proces en maken zich daarnaast grote zorgen om de uitkomst van het VPP en de risico's die hieruit voortkomen voor onze leefomgeving.
Wij roepen de Gemeenteraad dan ook op om als reactie op het VPP:

- Kritisch te reageren op het Mutual Gains Traject (MGA). Feitelijk gaat het in het MGA niet om een participatietraject maar om een onderhandelingsproces. Hierin zijn bewonersvertegenwoordigers achtergesteld op zakelijke partijen, niet alleen numeriek als wat professionele onderhandelingsvaardigheden en kennis betreft, maar ook wat betreft het kunnen en mogen raadplegen van hun achterban: de omwonenden van de luchthaven;
- Niet akkoord te gaan met een onderhandelingsproces waarin bewonersvertegenwoordigers hun achterban niet tussentijds mogen consulteren. Het kan toch niet zo zijn dat 3 bewonersvertegenwoordigers zonder last of ruggenspraak, maar ook zonder enige mogelijkheid tot raadpleging, tot een resultaat moeten komen dat tienduizenden omwonenden raakt. Zeker niet daar waar andere deelnemende partijen meer dan ruimte en mogelijkheid hebben tot interne raadpleging. Het definitieve scenario mag niet -zoals nu met het VPP gegaan is- tot stand komen zonder dit voorbehoud en beter zonder dat de mogelijkheid is georganiseerd om de raadpleging van de betrokken bewoners daadwerkelijk gestalte te hebben kunnen geven;

[2] https://www.dcmr.nl/sites/default/files/2021-03/Jaarrapport%20meldingen%20RTHA%202019%2008042020.pdf
[3] https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/7830467/1/

- Zorgen uit te spreken of daadwerkelijke hinderbeperking met dit VPP kan en zal en kan worden gerealiseerd;
- Zorgen uit te spreken over het groeiverdienmodel en te verzoeken om concrete aantallen vliegbewegingen (inclusief de verdeling over de dag) in de plannen op te nemen. Omwonenden worden immers gehinderd door de piekbelastingen (meer pieken is vaker hinder ervaren) en niet door het gemiddelde geluid over het etmaal heen;
- Meer concrete hinderbeperking te verlangen in de randen van de dag, bijvoorbeeld door aangepaste openingstijden gedurende de weekdagen en in het weekend;
- Het beperken van het aantal vluchten Groothandelsverkeer. Groei door de luchtvaartmaatschappijen kan eventueel ook gerealiseerd worden door meer passagiers per vliegbeweging;
- Vanuit het voorzorgbeginsel niet akkoord te gaan met de groei van het aantal vliegbewegingen, zonder dat meer bekend is over het werkelijke effect op geluidoverlast van ‘stillere vliegtuigen’;
- Vanuit het voorzorgbeginsel niet akkoord te gaan met de groei van het aantal vliegbewegingen, zonder dat meer bekend is over de schadelijke gevolgen van (ultra) fijnstof. Zeker gezien de recente wetenschappelijke publicaties hierover;
- De adviezen van het rapport van Joost Schrijnen mee te nemen, waaronder het onderbouwen van een aantoonbare toename van de economische waarde voor de regio, het verder beperken van hinder, verbetering van de leefomgeving en versteviging van de governance op RTHA;
- Aangenomen moties en beleidsbrieven terug te laten komen in dit traject;
- De bewonersvertegenwoordiger Rotterdam te steunen bij een mogelijke terugkeer aan de onderhandelingstafel, door aan te geven dat het belang van omwonenden meer ruimte en inspraak moet krijgen in het proces dan dat nu het geval is en dat deze de gevraagde mogelijkheid wordt geboden om naar eigen inzicht en behoefte tussentijds zijn achterban te consulteren, waaronder ook de Wijkraden passend in het beleid van ‘Wijk aan Zet’, zonder dat dit consequenties heeft voor zijn deelname.

Voor een nadere analyse en meer achtergronden verwijzen wij naar de Bijlagen 1 en 2 op de volgende pagina’s. Wij danken de Gemeenteraad voor de aandacht en zijn uiteraard beschikbaar voor nadere consultatie.

Jaco de Hoog
Voorzitter Wijkraad Hillegersberg

Ton van Eijsden
Voorzitter Wijkraad Schiebroek

Met vriendelijke groet,

Edith Wolvers
Wijkraadcoördinator Hillegersberg en Schiebroek

Bijlage 1 nadere analyse en reflectie vanuit de wijkraden.

Het Participatieproces:
De Wijkraden merken op dat voor dit traject een geheel andere aanpak is gekozen dan gebruikelijk bij een participatieproces dat door de Gemeente Rotterdam gehanteerd wordt. Het door RTHA gekozen 'Mutual Gains' proces (MGA) is in feite geen participatieproces in de zin van Burgerparticipatie, maar een onderhandelingsproces, waarbij in dit geval ongelijksoortige waarden zoals recht op rust en schone lucht uitgeruild kunnen worden tegen zakelijke belangen zoals meer vliegen of meer verdienen.

Hierbij zijn ons o.a. de volgende zaken opgevallen:

- De 3 bewonersvertegenwoordigers (Lansingerland, Schiedam en Rotterdam) -en daarmee het belang van de gehinderde omwonenden- zijn een minderheid aan de onderhandelingstafel en onderhandelen met merendeels partijen die geheel of gedeeltelijk een zakelijk belang hebben, dan wel een belang bij meer vluchten. Deze zakelijke partijen zijn onder meer: de Schiphol Groep, RTHA. Luchtvaartmaatschappijen, waaronder Transavia, TUI en Corendon de 'kleine Luchtvaart, ANVR (Reisbureaus) en VNO/NCW;
- In dit verband is het opvallend te noemen dat RTHA en RHIA actief meeonderhandelen aan het advies – het voorkeursscenario – dat aan RTHA zal worden gepresenteerd ten behoeve van de aanvraag door RTHA voor een LHB;
- Een groot deel van de zakelijke partijen aan tafel, en dan met name de vliegmaatschappijen, houdt overigens geen kantoor in de regio Rotterdam, maar zijn door de procesorganisatie desondanks aangemerkt als partijen van belang voor draagvlak in de omgeving. Deze zakelijke partijen hebben vanuit hun bedrijfsmodel de kaders bepaald waarin onderhandeling over hinderbeperking door de omwonenden mogelijk is;
- Bewonersvertegenwoordigers die vanuit hun achtergrond geen enkele ervaring hebben met onderhandelingen dienen als vrijwilliger zonder enige ondersteuning te onderhandelen met zakelijke partijen, die vanuit hun professie getraind zijn en ervaring hebben met zakelijke onderhandelingen;
- Deze zakelijke deelnemers kunnen (en mogen) afstemmen met specialisten, juristen, accountants, technici en kennisdragers binnen hun eigen bedrijfsorganisatie, dat is hun achterban. De achterban van de bewonersvertegenwoordigers bestaat uit bewoners die niet zijn georganiseerd en zo ze wel zijn georganiseerd heeft de primaire doelstelling daarvan geen raakvlakken met RTHA of luchtvaart met uitzondering van de BTV. Afstemming met bewoners als achterban, direct dan wel indirect via de bewonersorganisaties, werd door de 'spelregels' van het onderhandelingsproces niet toegestaan omdat dat 'het de vereiste vertrouwelijkheid van de onderhandelingen zou schaden';
- De kaders waarin ruimte voor hinderbeperking mogelijk was, werden door de zakelijke partijen bepaald. Alles mocht ter tafel komen, maar weinig was echt bespreekbaar wat ten laste zou kunnen gaan van het zakelijk belang. Dat dit belang leidt tot overlast blijkt van geen belang;
- Er zijn geen gespreksverslagen, zodat voor derden -en daarmee met name voor de achterban van de bewoners- niet inzichtelijk kon en kan worden gemaakt wat ter tafel is gekomen, hoe de discussie is gegaan en of werkelijk op de juiste wijze voor de belangen van omwonenden is opgekomen;
- Het proces was voor de omwonenden dan ook niet transparant en het VPP komt in feite voor hen nu uit de lucht vallen. In dit geval hebben wij waargenomen dat het VPP-rapport door de projectorganisatie eerder aan het bevoegd gezag is gestuurd en daarna pas - zonder aankondiging - openbaar is gemaakt aan het publiek: de bewoners.
- Met het MGA-traject wijzigt de status quo of relatie met de Luchthaven voor omwonenden niet. Het is dan ook geen samenwerking tussen Luchthaven en

omwonenden, maar in feite een consultatie waarbij de in meerderheid zakelijk belanghebbenden, waaronder de Luchthaven zelf, bepalen wat met de inzet van de opties en met de inspraak van omwonenden gedaan wordt. Voor omwonenden is weinig te winnen en is alleen het bedreigende gevoel dat bij uitstappen uit de onderhandelingen de voorstellen voor het voorkeursscenario en daarmee de situatie nog slechter worden;

- De Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast is de toegang tot de MGA-tafel ontzegd, omdat zij om juridische redenen niet konden tekenen voor de spelregels;
- De Bewonersvertenwoordiger namens de Gemeente Rotterdam is medio februari jl., uit het proces gestapt en heeft hiertoe ook een door hem gemotiveerde brief naar de procesbegeleiders en de gemeenteraad gestuurd;

De inhoud van het VPP:

In 2016 organiseerde de bewonersorganisatie Leven in Schiebroek (LiS) een bewonersavond over de toekomst van RTHA. Er was toen al sprake van toenemende geluidshinder en er waren grote zorgen over de gezondheid door de uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof. De bewoners spraken zich destijds uit voor behoud van de luchthaven maar zonder groei, want dat zou te veel geluidshinder en emissies opleveren.
Opvallend was hierbij dat de acceptatie voor het maatschappelijk vliegverkeer (zoals de helikopters van de politie en het traumateam) dat een flink deel van de toegestane geluidshinder voor haar rekening nam, wel groot was.
In het VPP is het gebruiksjaar 2019 als referentiepunt vastgesteld. In dat jaar is sprake van de grootste groei en de hoogste productie sinds het bestaan van de Luchthaven(!) In datzelfde jaar is een verviervoudiging van het aantal klachten t.o.v. 2016 vastgesteld. Alle reden om dus niet 2019 als referentiejaar te nemen voor de omvang van de luchtvaart op RTHA maar 2016 of het jaar waarin de voorgaande luchtvaartvergunning afliep.
In Hillegersberg en Schiebroek ziet men zich, naast de toenemende overlast van de luchthaven, geconfronteerd met een forse cumulatie van geluidshinder, emissies en overlast. O.a. de Randstadrail met een verdere frequentieverhoging in zicht, de HSL en straks de nieuwe A16 genereren samen mét de toename van het vliegverkeer steeds meer hinder en overlast.
Bewoners maken zich terecht zorgen over de woonkwaliteit en de leefbaarheid in de wijken en -niet minder belangrijk- over hun gezondheid en die van hun kinderen.
Recentelijk heeft de bewonersorganisatie LiS opnieuw een bewonersavond gehouden en het bleek dan ook dat de standpunten van veel bewoners zich hadden verhard en het draagvlak voor RTHA aanmerkelijk is afgenomen.
Bij de beoordeling van het VPP blijkt nu echter dat hierin vooral een papieren werkelijkheid wordt geschetst m.b.t. hinderbeperking, maar dat niet of nauwelijks wordt ingegrepen op de werkelijke hinder, zoals deze in de DCMR-jaarrapportage 2019 wel glashelder en objectief in beeld is gebracht. Uit analyse blijkt dat de hinderbeperkende maatregelen in het VPP slechts toezien op minder dan 1% van de klachten, terwijl met het voorgestelde groeiverdienmodel duizenden extra vluchten mogelijk zijn die tot meer piekbelastingen leiden i.p.v. minder.
Het is dan ook niet verwonderlijk dat zowel de aanwezigen bij bewonersavonden -die afgelopen weken gehouden zijn in de gemeenten- unaniem het VPP hebben afgewezen én dat de bewonersvertegenwoordigers van Lansingerland en Schiedam deze week -aansluitend op deze consultaties- een brief hebben geschreven naar de Procesorganisatie, de Gemeenteraden, de Provincie, de Minister en de Tweede Kamer, met forse kanttekeningen bij en aanvullende eisen op het VPP.

Bijlage 2: Analyse VPP door CRO-Bewonersvertegenwoordiger Rotterdam op Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA d.d. 12 april 2022 (VPP)[4]

Inleiding:

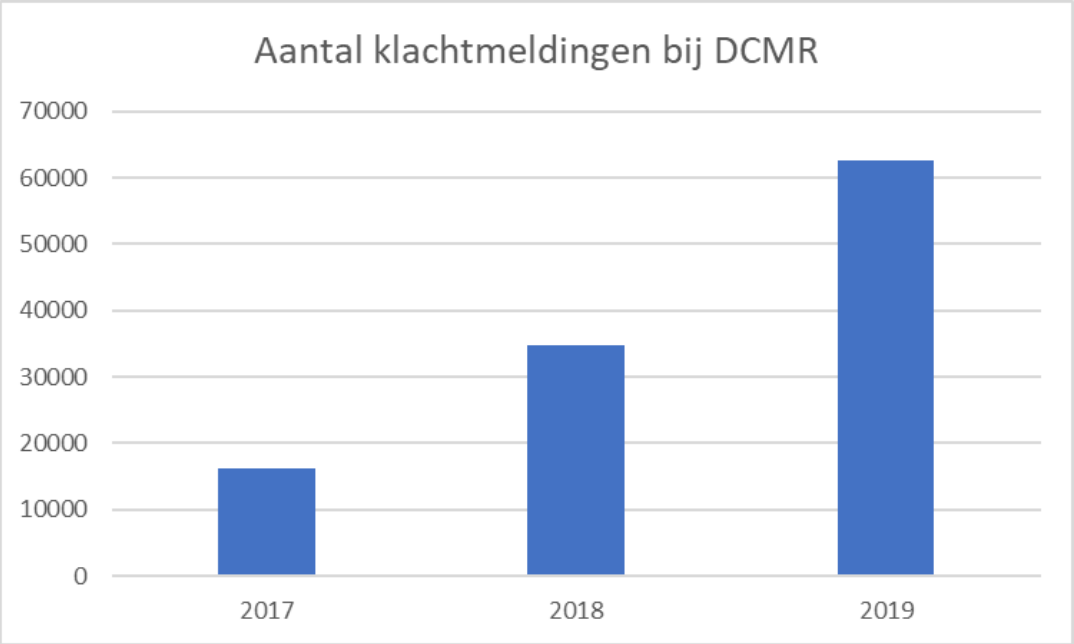
In dit document wordt door mij een beoordeling gemaakt van het VPP dat nu voorligt. E.e.a. in het kader van het 'Mutual Gains Traject (MGA)'/ onderhandelingstraject om te komen tot een aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.

Ik voel mij geroepen om de politiek en andere stakeholders met klem te wijzen op de aanzienlijke risico's die dit VVP heeft voor de leefomgeving van de aanpalende wijken. De hinder neemt namelijk aanzienlijk toe als dit plan ongewijzigd wordt uitgevoerd.

Ik zal dan ook aantonen dat dit plan geen plan is voor hinderbeperking, maar een groeiplan. De hinderreductie die wordt gesuggereerd is een term die de lading niet dekt. Werkelijke hinderreductie die door omwonenden werd voorgesteld werd door de sector via een veto van tafel geveegd.

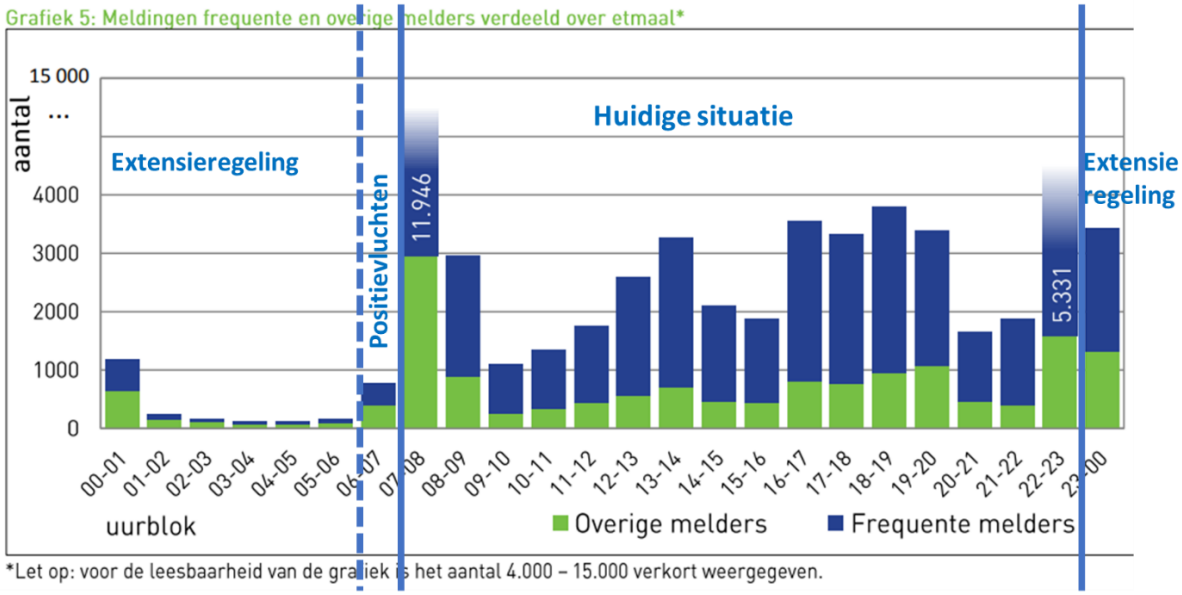
Klachtenpatroon referentiejaar 2019 -een hoogtepunt als dieptepunt

Eerst even wat uitleg. We beginnen daartoe eerst met het huidige klachtenbeeld. In de jaarrapportage van DCMR over het gebruiksjaar 2019 wordt een forse toename van klachten getoond[5] (Een nadere analyse van de klachten en de oorzaken is terug te vinden in Bijlage 1):

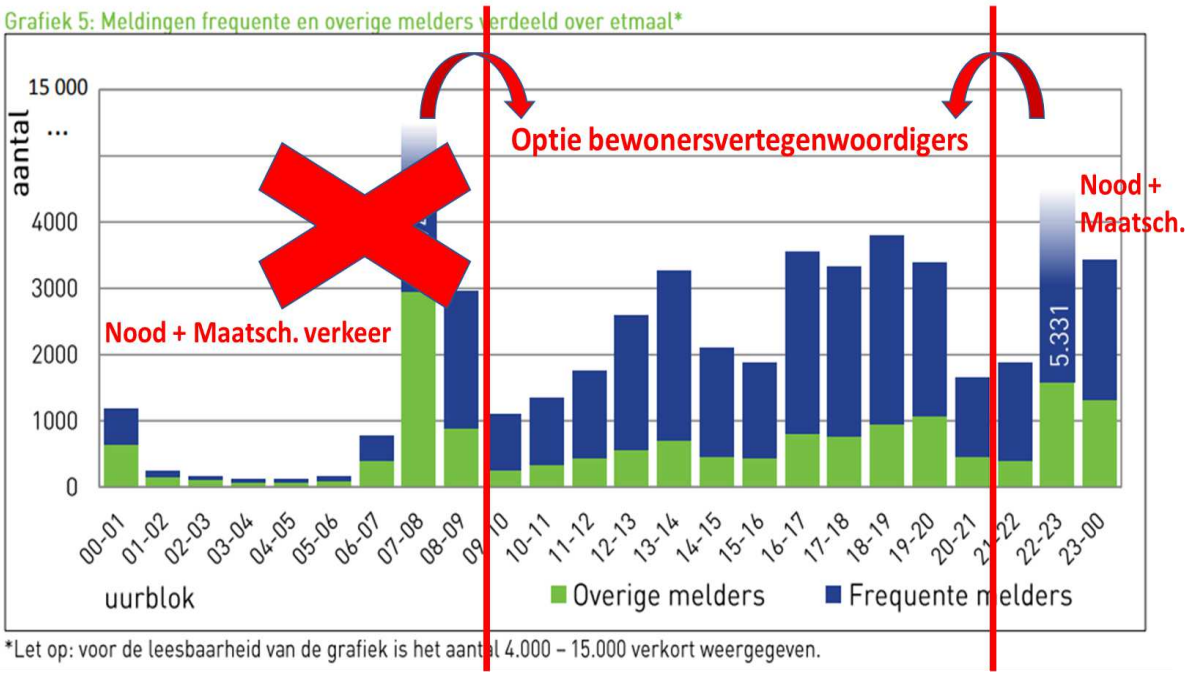


[4] https://www.luchthavenbesluit.nl/wp-content/uploads/2022/04/220412-Voorlopig-Pakket-Participatietraject-RTHA-Publieksversie.pdf
[5] https://www.dcmr.nl/sites/default/files/2021-03/Jaarrapport%20meldingen%20RTHA%202019%2008042020.pdf

De meldingen verdeeld over het etmaal, zien er als volgt uit:

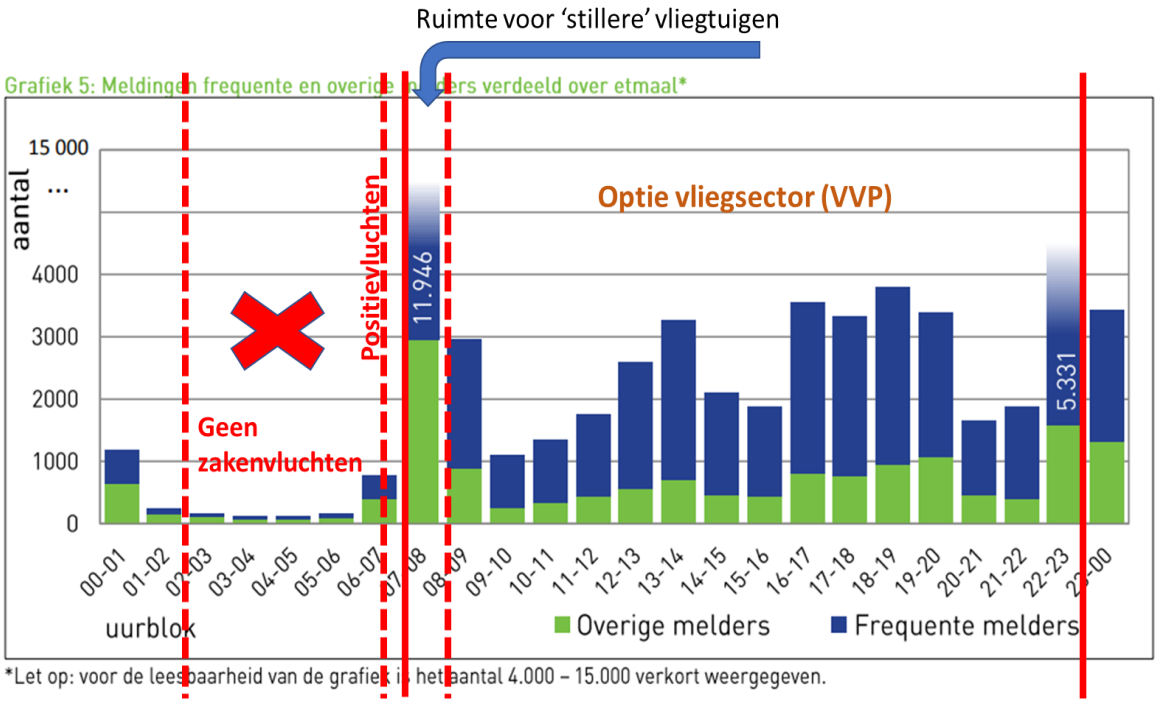


Inzet bewonersvertegenwoordigers: aanpassen (versmallen) openingstijden
De meeste hinder wordt aan de randen van de nacht veroorzaakt: ’s morgens vroeg als het commerciële verkeer vertrekt en ’s avonds als ze landen, inclusief de vertragingen na 23.00u en de positievluchten voor 07.00u. Het aanpassen van de openingstijden was dan ook de inzet van de bewonersvertegenwoordigers:



Dit voorstel van bewoners tot versmalling van de openingstijden stuitte op een veto van Transavia, die met het volgende voorstel kwam dat wel in het VPP is opgenomen.

Hoe ziet het VPP er nu uit:



Hinderreductie staat in het VPP in elk geval niet centraal:
De openingstijden zijn in zijn geheel niet gewijzigd, er komen niet meer rustmomenten voor de omwonenden. Behalve enkele 'business jets' tussen 02.00u en 06.00u die verdwijnen. Zakenvluchten waar niet of nauwelijks over geklaagd werd.
Ook de positievluchten (dit zijn lege vliegtuigen die naar RTHA komen om aansluitend een vlucht met passagiers of vracht uit te voeren) mogen een half uurtje later binnenkomen (06.30u i.p.v. 06.00u), wat waarschijnlijk in dat half uur juist extra overlast geeft qua intensiteit. Al met al ook geen significante hinderbron.
Daarnaast is er in het VPP een niet handhaafbaar <u>streven</u> vastgelegd en wel het *'streven van alle participanten om het aantal positievluchten te beperken tot een absoluut minimum, waarbij wordt onderkend, dat een beperkte vertragingsuitloop voor luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk blijft vanwege ongeplande calamiteiten zoals weersomstandigheden en stakingen.'*
En er is een <u>afspraak</u> om *voor groothandelsverkeer een duidelijk 'puntensysteem' <u>af te spreken</u> met als doel om de vertragingen te halveren na 23:00 uur'*, maar dit wordt in het VVP nog niet verder geconcretiseerd, en legt het partijen dus niet vast.
Kortom: een <u>streven</u> en een <u>afspraak</u> om een <u>afspraak</u> te maken dus.
Het zijn ook toezeggingen die binnen het commerciële veld weinig tot geen impact hebben op hun huidige operatie, maar voor de omwonenden nauwelijks hinderbeperking opleveren. Dit geeft ook duidelijk de stemverhoudingen en de onderhandelingsmogelijkheden weer. Alle partijen zouden toch concessies moeten doen?!
De claim in het VVP dat met deze maatregelen '*invulling wordt gegeven aan het uitgangspunt van de Luchtvaartnota dat beleefde hinder daadwerkelijk wordt gereduceerd'*, wordt op dan ook hiermee geen enkele wijze aangetoond of onderbouwd én <u>niet</u> gerealiseerd.

Reductie van hinder aan de randen van de dag
Het klopt bijna helemaal wat het VVP hierover zegt: '*Het tweede punt dat voor veel hinder zorgt is de concentratie van vluchten in de randen van de dag, waarbij stijgende vliegtuigen voor meer geluidoverlast zorgen'*. Het is echter niet het tweede punt, maar de allerbelangrijkste hinderbron, zoals uit de DCMR-rapportages blijkt.
De maatregelen die hiertoe worden voorgesteld leggen echter geen enkel gewicht in de schaal: het VPP stelt namelijk voor om voor 08.30u geen landende vliegtuigen toe te laten, maar dat gebeurt nu al uiterst zelden voor 08.30u. Het VPP stelt daarnaast voor om geen stijgende vliegtuigen meer toe te laten tussen 21.00u en 23.00u, maar dat is nu al uiterst zelden het geval. Er is dan ook geen sprake van hinderbeperking om voor 08.30u het landen te verbieden en na 21.00u het stijgen te verbieden.
Ook op basis van de andere maatregel in dit kader van 'reductie van hinder aan de randen van de dag' om *'indien de windrichting het toelaat, uitsluitend te starten in één richting, om woonkernen en recreatiegebieden op verschillende dagen te ontlasten'* kan geen conclusie getrokken dat dit hinder reduceert. Het is een aanname, niet meer dan dat.
Het onderwerp 'reductie van hinder aan de randen van de dag', wordt afgesloten met de afspraak dat er tijdens de pieken in de ochtend en avond het aantal slots bevroren wordt op basis van het gebruiksjaar 2019. Dit is naar de huidige inzichten maximaal 10 starts en 10 landingen, in een zeer korte tijdspanne, en wordt in de volgende fase nader bepaald.
Hiermee wordt in feite de huidige ongewenste en zeer overlast gevende situatie m.b.t. de randen van de nacht, zoals ook blijkt uit de DCMR-rapportage, definitief vastgelegd en verkocht als winst voor de omwonenden.
Hiermee is de voornaamste inzet van de bewonersvertegenwoordigers om tegen overlast aan de randen van de dag iets te doen definitief van tafel.

Alleen nog de stilste vliegtuigen in de vroege ochtend
Om toch de omwonenden tegemoet te komen mag er -indien wettelijk en operationeel mogelijk- tussen 07:00 uur en 07:15 uur alleen nog gestart worden met de nieuwste geluidsarme toestellen.
Dit kan uiteraard ook geen significante handreiking richting de omwonenden worden genoemd. Zeker niet als we dit combineren met de 10 vluchten die hierboven genoemd worden, waardoor er een situatie ontstaat dat er elke 4 minuten een vliegtuig met 80dB(A) 's morgens vroeg over de woonwijken raast.
En over 'stillere vliegtuigen' verderop meer.

Optimaliseren van vliegroutes
Dit is een terugkerend 'wensdenken' in een te vol luchtruim. Nederland is een klein land, de luchthavens liggen in vogelvlucht zeer dicht bij elkaar, waardoor laagvliegroutes en ongewenste route-afwijkingen (om veiligheidsredenen) in de praktijk onvermijdelijk zijn.
De dynamiek tussen politiek, luchtvaarsector en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), leidt er echter steeds weer toe dat LVNL de toezegging doet, die nu ook weer gedaan wordt in het VVP: '*Luchtverkeersleiding Nederland zich gecommitteerd heeft hier verbeteringen in aan te brengen. In de zomer van 2022 zal de eerste pilot plaatsvinden.*'
En een groeimodel van extra vluchten als gevolg van de zgn. 'stillere' vliegtuigen, zet deze toezegging alleen maar verder op losse schroeven.
In 2021 werd er bij RTHA nog een serieuze poging gedaan door LVNL, Adecs, RTHA en Omwonenden tot optimalisatie van vertrekroute 06 (oostwaarts). De conclusie hiervan was dat:

"*De voorgestelde aanpassing van de routes leidt er onvermijdelijk toe dat deze dichter bij (of zelfs over) Rotterdam komen te liggen en dus ook de hinder verplaatst wordt richting Rotterdam. Met een kleinere vergroting van de knik zou dit effect weliswaar verminderd kunnen worden, maar daarmee wordt ook de verbetering aan de kant van Lansingerland navenant kleiner. Het is daarom niet zinvol een dergelijke optimalisatie verder te onderzoeken."*[6]
Het is niet aannemelijk dat dit nu opeens wel zou slagen. Ook het verdere verleden laat geen succesvolle trackrecord zien wat beloofde routeaanpassingen betreft, zo laat bijvoorbeeld de documentaire over de Polderbaan zien.[7] Hoe dan ook is dit niet meer dan een intentie die partijen niet bindt.
Het heeft er veel van weg dat LVNL politieke doelen -in dit geval 'groei maar ook minder hinder'- wil of moet uitvoeren die niet realistisch zijn en tot een ongewenste dynamiek leiden, zoals we bijvoorbeeld ook bij de belastingdienst hebben gezien.
Verder wordt bij dit thema aangegeven dat: *'Kleine luchtvaart zal zich inspannen om lesvluchten uit te voeren op een hoger circuit (1.000 ft).'* Dit is een toezegging in lijn met eerdere toezeggingen vanuit de kleine luchtvaart. In de praktijk is het luchtruim o.a. boven Schiebroek echter vogelvrij, al dan niet op eigen initiatief dan wel door de luchtverkeersleiding ingegeven omdat vlak erna groot handelsverkeer op moet stijgen. Ook deze routeafwijkingen zullen juist erger worden bij de groei van het aantal vluchten.

Groei na hinderreductie

Dit is één van de belangrijkste thema's uit het VPP, nu we hebben gezien dat op basis van de voorgestelde maatregen die ofwel intenties zijn, afspraken om afspraken te maken dan wel enkele minieme aanpassingen een groeimodel wordt geïntroduceerd op assumptie van stillere vliegtuigen.
Omdat dit een tamelijk technisch onderwerp is, wordt dit het thema 'stillere vliegtuigen' meer in detail uitgewerkt in bijlage 2 bij dit document. De conclusie op basis van vele bronnen is niet positief, integendeel:

- Uit metingen blijkt dat vliegtuigen op dit moment in de praktijk slechts 1% stiller zijn dan 15 jaar geleden[8]. De innovatie gaat dus veel langzamer dan dat er voorspeld is en gaat bij lange na niet gelijk op met de groei van de vliegbewegingen;
- ILT geeft zelfs in haar onlangs gepubliceerde rapportage aan dat het geluid per vliegtuigbeweging toeneemt![9]
- Eerdere toezeggingen door de sector zijn dan ook niet uitgekomen;
- Uit ervaringen, maar ook op basis van de gecertificeerde data, blijkt dat de nieuwe vliegtuigen, waaronder de door KLM en Transavia bestelde A320 Neo, bij opstijgen en landen, zoals in de situatie bij RTHA dicht bij de woonkernen, juist meer herrie maken dan de huidige toestellen;
- De nieuwe motoren hebben minder ruimte voor geluidsdemping;
- Voor wat betreft, de tijdvakken die nu de meeste klachten opleveren, te weten 'de randen van de nacht' is het niet aannemelijk dat deze vliegtuigen -zelfs als ze al enkele dB's stiller zouden zijn- tot minder hinder gaan leiden. In deze van nature stille momenten -gemiddeld achtergrondniveau geluid 40/50 dB(A)-, worden mensen net zo goed in hun slaap gestoord van een vliegtuig dat 77dB(A) geluid produceert als van een vliegtuig dat 80dB(A) produceert;

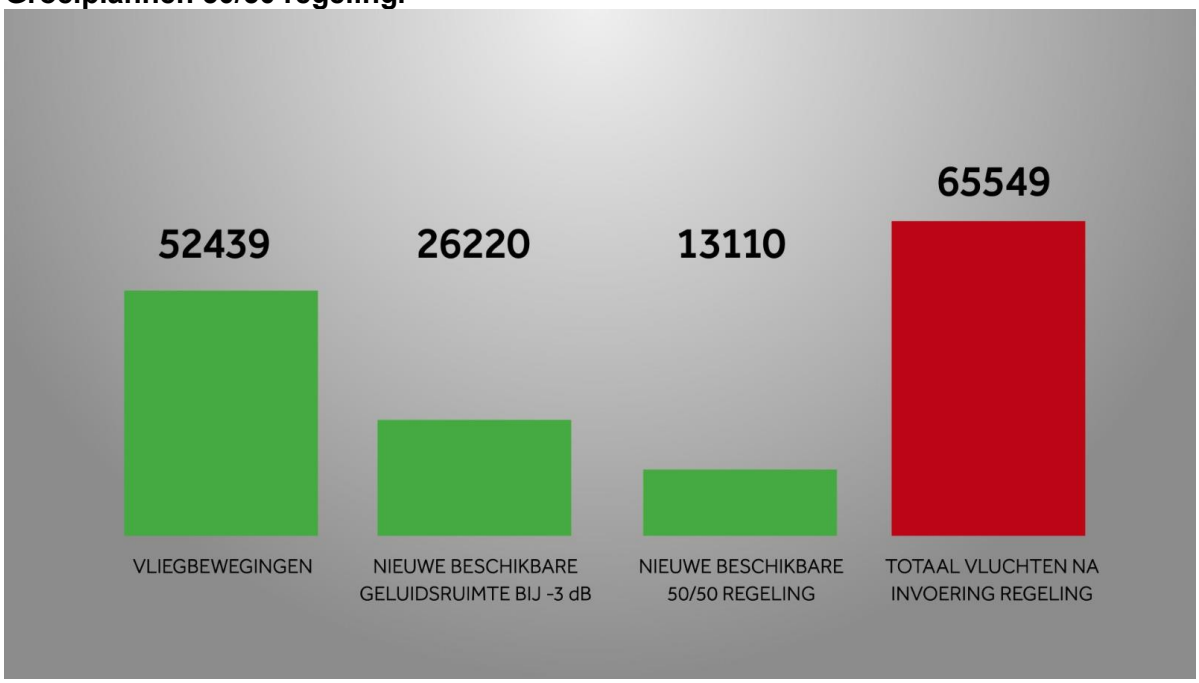
---

[6] https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/hinder%20beperking/documenten/2021%2012%2002%20rapport%20van%20projectgroep%20verkenning%20vertrekroute%2006.pdf
[7] https://www.npostart.nl/andere-tijden/20-05-2018/VPWON_1289595
[8] https://schipholwatch.nl/2022/04/06/gemeten-vliegherrie-nam-in-15-jaar-met-slechts-1-procent-af/
[9] https://magazines.ilent.nl/staatvan/2021/01/hoofdlijnen

- De nieuwe vliegtuigen kunnen circa 50 meer passagiers meenemen. Dit levert, samen met de extra bagage, een zwaarder startgewicht op, bij het opstijgen, waardoor meer vermogen nodig is -en dus meer geluid- bij het stijgen;

Op basis van de onjuiste assumptie van ‘stillere’ vliegtuigen, waarvan het juist aannemelijk is op basis van de nu bekende data, dat deze niet tot minder hinder leiden voor de omwonenden van RTHA, zal echter wel een enorme groei van vluchten plaatsvinden.

Groeiplannen 50/50 regeling.



De consequentie van e.e.a. is dan ook dat omwonenden met een veel hogere intensiteit van vluchten te maken krijgen. Door deze hogere frequentie van hindermomenten -die zich vooral in het nu al te drukke zomerseizoen zal concentreren- wordt de leefbaarheid van de omliggende wijken, onaanvaardbaar aangetast.

Consistentie VPP met politieke besluitvorming en eerdere adviezen:
In het verleden zijn meerde rapporten en adviezen geschreven. Ook zijn er moties aangenomen en beleidsbrieven uitgegaan. Opvallend lijkt nu dat deze zaken, door een zakelijk initiatief -het MGA traject- aan de kant geschoven worden.
Bij omwonenden ligt het onderzoek van Joost Schrijnen nog vers in het geheugen. Schrijnen voerde dat onderzoek uit in opdracht van RTHA als onafhankelijk verkenner uit met als doel een advies neer te leggen voor het luchthavenbesluit.
Bij omwonenden ligt nog vers in het geheugen het onderzoek dat Joost Schrijnen in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) -de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland- als onafhankelijke verkenner heeft uitgevoerd, om hen te adviseren over een te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Enkele adviezen, die hij na uitvoerige consultatie bij omwonenden en stakeholders in zijn rapport heeft gegeven zijn:

Adviezen Joost Schrijnen[10]:	**VVP-rapportage*):**	
• Toename van het aantal zakelijke bestemmingen		X
• Toename economische waarde voor de regio		X
• Verder beperken van hinder	X	
• Verbetering leefomgeving	X	
• Versteviging governance RTHA		X

BRR brief naar Staatssecretaris n.a.v. rapport Schrijnen:	**VVP-rapportage:**	
• BRR adviseert daarom de huidige totale vergunde geluidsruimte niet te verruimen/ behoud één geluidsruimte (is later door gemeente Rotterdam deels anders in beslist).		X
• Opnemen extra handhavingspunten	V	
• Routeaanpassingen	X	

Moties en beleidsbrieven:		
• Aangenomen motie GR Rotterdam Beynen 1998: Geen nieuwbouw binnen de 20 Ke-geluidscontour	X	
• Aangenomen motie ‘Rechtuit’ VVD en Leefbaar Rotterdam 2017	X	
• Aangenomen motie GR Rotterdam onderzoek krimpscenario 2021		X

*) de met een X gemarkeerde onderwerpen komen geheel niet in het VPP voor, of ze worden wel genoemd maar zijn intenties of afspraken om tot een afspraak te komen.

[10] https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/rotterdam-the-hague/verkenner-rotterdam/

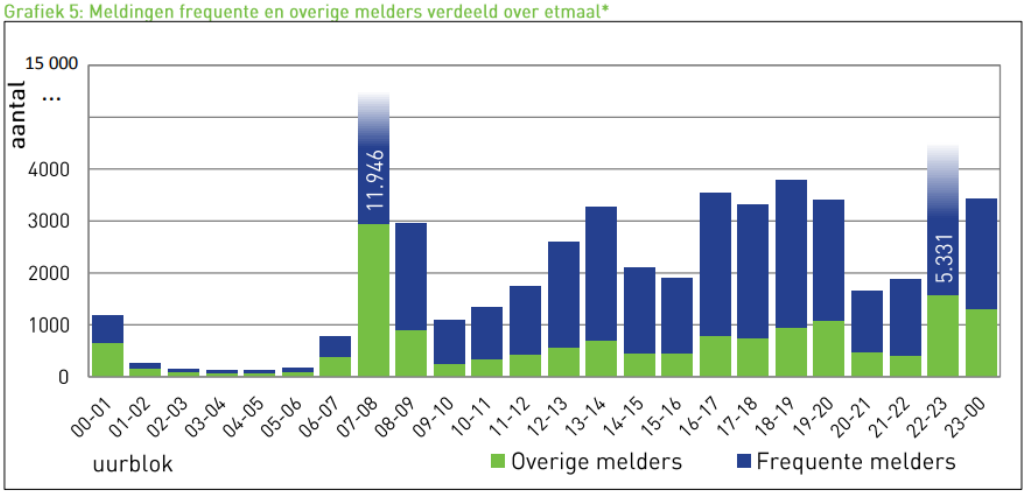
Regionale invulling:
In het VPP wordt gesteld dat het voorkeursscenario voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) moet passen binnen het raamwerk van de landelijke luchtvaartnota en gelijktijdig de typische lokale essentie moet bevatten die zorgt voor regionale steun en een connectie tussen RTHA en haar omgeving. In het VPP wordt echter niet aannemelijk gemaakt dat specifiek met de regio rekening wordt gehouden. Er wordt zondermeer gesteld dat er draagvlak zijn zou voor dit VPP maar dat is niet getoetst bij omwonenden.

Samengevat:
Het VPP dat nu voorligt is niet vooraf getoetst bij omwonenden en geeft de luchthaven fors de ruimte om te groeien. De hinderbeperkende maatregelen die zijn voorgesteld, hebben een aandeel van <1 % op de werkelijke hinder zoals door DCMR gerapporteerd wordt. Hier tegenover staat de omwonenden veel meer vluchten te wachten, met niet of nauwelijks merkbaar stillere vliegtuigen, vooral in het zomerseizoen. De leefbaarheid van de omringende wijken wordt verder aangetast.
Ook is het VVP onvoldoende concreet uitgewerkt, waardoor het met het oog op het zorgvuldigheidsbeginsel niet verantwoord is hier zonder meer akkoord mee te gaan.

Bijlage 2a Klachtenpatroon

In de jaarrapportage van DCMR over het gebruiksjaar 2019 wordt het volgende gesteld[11]:

Grafiek 5: Meldingen frequente en overige melders verdeeld over etmaal*



*Let op: voor de leesbaarheid van de grafiek is het aantal 4.000 – 15.000 verkort weergegeven.

Als we het aantal meldingen in 2019 vergelijken met 2018, dan zien we het volgende:

- Het aantal meldingen steeg met 81%, terwijl het aantal vluchten van en naar RTHA vergelijkbaar was (groot verkeer +4%, klein verkeer -3%)
- Het aantal frequente melders verdubbelde. 72 burgers melden frequent, dat is 4% van het totaal aantal melders. Zij zijn verantwoordelijk voor 75% van de meldingen. In totaal waren er 1.886 melders.
- In de gemeenten Rotterdam (105%) en Schiedam (205%) steeg het aantal meldingen fors, maar het aantal uit gemeenten die op grotere afstand van de luchthaven liggen steeg relatief meer.
- De meeste meldingen gaan nog steeds over:
  - Grote luchtvaart;
  - Vluchten in de vroege ochtend (07:00 – 08:00 uur) of late avond (22:00 – 01:00 uur);
  - Slaapverstoring en verstaanbaarheid.

De toename van het aantal meldingen is deels te verklaren door een aantal trends in het gebruik van de luchthaven.

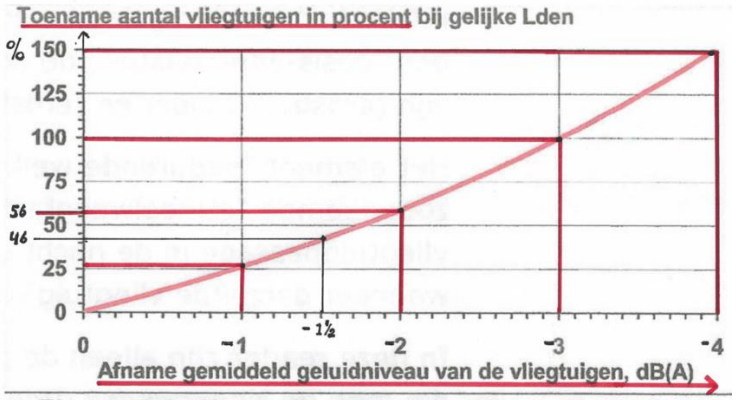
- Het gebruik van de luchthaven richt zich steeds meer op de zomerperiode. Hierdoor wordt het verschil in geluidproductie tussen de winter- en zomerperiode steeds groter.
- De invloed van schipholverkeer zorgt dat vliegtuigen van de route moeten afwijken. Het afwijken is voor omwonenden onvoorspelbaar, hetgeen tot meer hinder leidt.
- Nieuwe trends zoals "door de nacht heen vliegen" (vertrek in de late avond en terugkomst in vroege ochtend) zorgen voor minder voorspelbaar gebruik van de luchthaven.

[11] https://www.dcmr.nl/sites/default/files/2021-03/Jaarrapport%20meldingen%20RTHA%202019%2008042020.pdf

<u>Bijlage 2a Stillere vliegtuigen en groei verdienen:</u>

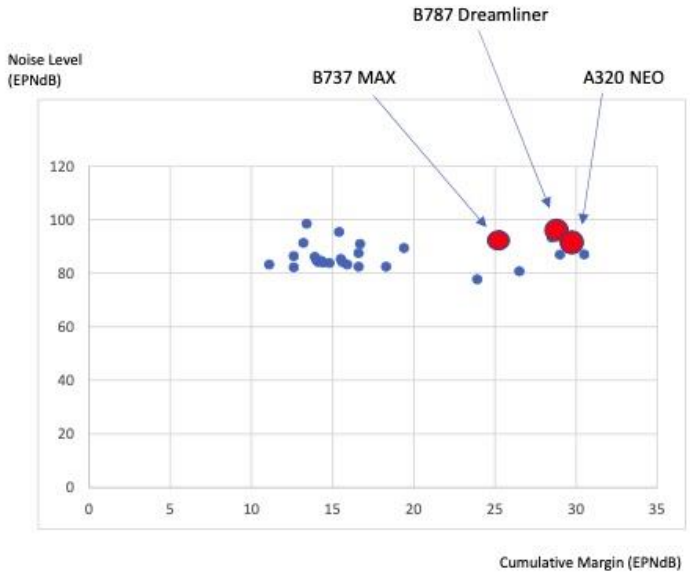
Groei pas mogelijk na hinderreductie ->Stillere vliegtuigen: 50% mag worden benut voor extra vliegtuigen -> tussen de 50% en 150% meer vluchten!!!

Toename aantal vliegtuigen in procenten bij gelijk Lden[12]



Figuur 3.2: Meer vliegen met stillere vliegtuigen

Gecertificeerde geluidsmeting 'stiller vliegtuig' A320 NEO:[13]



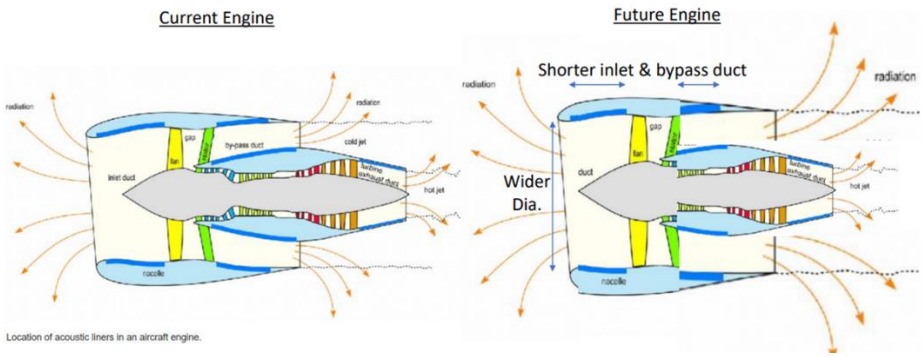
[12] https://www.vlieghinder.nl/images/knipsels/Basiskennis_Geluidzonering_Luchtvaart.pdf
[13] https://satl-lelystad.nl/stillere-vliegtuigen/

Geen garantie dat nieuwere vliegtuigen ook daadwerkelijk stiller zullen zijn, rapportage NLR 2019[14]

Citaat: *"Indien vliegtuigen in de vloot geruild worden voor een groter type:*
– Weinig effect op relatieve geluidniveaus
*– **Toename van absolute geluidniveaus***
– Dit kan reducties door technologische vooruitgang (deels) tenietdoen"

Nieuwere motoren worden korter met minder ruimte voor geluiddempers, dus lawaaiiger. Zie UECNA Webinar nummer 7[15]

Design Issue (short inlet):
Shortening the engine nacelle = shorter engine inlet and bypass duct, will decrease the space available for acoustic liners (noise damper panels) within the nacelle.



Overige:

Airbus's A320 family of aircraft, the A318, A319 A320 and A321, makes an **annoying wailing noise** while on arrival to airports. This unpleasant noise, known as the Airbus or A320 whine, **occurs between 7- 30 miles from landing** before lowering flaps or landing gear. The noise is **caused by air passing over circular vent holes under the wing**, similar to wind blowing over a bottle– just on a much larger scale. These annoying wailing tones can be heard on the ground and **add an extra 2-11dB of noise to the plane, above the sound of the engines.**

EINDE

[14] https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2021/02/Hoeveel-stiller-worden-toekomstige-vliegtuigen-NLR-januari-2020.pdf
[15] https://www.uecna.eu/our-webinars/