Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

REFLECTIES

PARTICIPATIETRAJECT
NIEUW LUCHTHAVENBESLUIT RTHA

15 november 2022

INHOUDSOPGAVE (A-Z)

- **ANVR & TUI**
- **Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam**
- **Business & General Aviation**
- **Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Rotta, Midden-Delfland Vereniging, Natuur- en Milieubescherming Pijnacker en de gemeenten Midden-Delfland en Delft**

Stand d.d. 15 november 2022

Annotatie namens ANVR/TUI op het Eindproduct Participatietraject Rotterdam
15 november 2022

De afgelopen twee jaar is de ANVR zelf én bij monde van TUI vertegenwoordigd geweest in het participatietraject voor een nieuw luchthavenbesluit Rotterdam. De inzet is altijd geweest om de reiziger een stem te geven aan de tafel. Na twee zware Covid jaren waarin er weinig gereisd kon worden heeft het afgelopen jaar laten zien hoe ontzettend reislustig het Nederlandse volk is en hoe groot de behoefte is om op vakantie te gaan. De Luchthaven Rotterdam neemt een belangrijke plek in binnen het systeem van luchthavens in Nederland.

Om een aantrekkelijke luchthaven te zijn voor de reiziger is het belangrijk om ruime openingstijden, een goede bereikbaarheid van de luchthaven en een aantrekkelijk bestemmingen portfolio te hebben met bestemmingen die voldoen aan de vraag van de reiziger.

Wij erkennen dat het een intensieve periode is geweest met soms een pittige dialoog. Met elkaar hebben we een gezamenlijke ambitie geformuleerd om de hinder voor de bewoners in de omgeving van de luchthaven te verminderen, maar ook om de verschillende uitstoten, waaronder CO2 en (ultra) fijnstof te reduceren. Wij geloven dat met de ontwikkeling en de versnelling in duurzaamheid door vlootvernieuwing alsmede het investeren in duurzame brandstoffen deze beide doelen behaald gaan worden.

In het eindproduct dat nu voorligt zien wij concrete verbeteringen voor de omgeving. Er zitten maatregelen in die het aantal ernstig gehinderden fors doet afnemen. Door het reduceren van de nachtvluchten en door diverse maatregelen aan de randen van de dag (waaronder het bevriezen van slots) zal de hinder afnemen. De keerzijde hierbij is wel dat de geboden ontwikkelruimte die de sector nodig heeft om te kunnen blijven investeren, heel beperkt is en aan stevige condities gebonden. Dat maakt dat dit eindproduct sterk gericht is op de reductie van hinder voor omwonenden en weinig oog heeft voor de (economische) waarde van de luchtvaartsector en de bijdrage die vliegen levert in het welzijn van reizigers.

De leden van de ANVR hebben de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de meeste duurzame en stille vloot en zullen dat ook de komende jaren blijven doen. Dit zal een duidelijk waarneembaar effect hebben voor de omgeving. Wij zijn van mening dat de geboden ontwikkelruimte daarom wel toegepast moet worden en hard moet worden vastgelegd in een luchthavenbesluit, wij wensen te benadrukken dat de sector met deze handreiking in het eindproduct tot het uiterste is gegaan. Nog verdergaande condities of beperkingen worden nadrukkelijk afgewezen.

Daarnaast zijn wij van mening dat de nationale overheid een duidelijke visie moet hebben op regionale luchthavens en het systeem van luchthavens in Nederland. De vrees is dat iedere luchthaven nu het wiel opnieuw uitvindt en dat dit leidt tot een versnipperd landschap van regels en maatregelen. Het is in het belang van de sector en de reiziger dat de overheid de kaders geeft en hier een visie op ontwikkelt. Hierbij hoort ook de goede bereikbaarheid van een luchthaven en de ontwikkeling van de internationale trein als vervanger voor het vliegen op korte afstanden.

Wij adviseren de luchthaven Rotterdam om dit eindproduct te gebruiken in haar aanvraag voor een luchthavenbesluit.

Was getekend:
Namens de ANVR en TUI

Walter Schut &
Susanne van Steenbergen

Annotatie bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam bij het EPP

02 november 2022

Als bewonersvertegenwoordigers hebben wij de afgelopen twee jaar constructief maar kritisch deelgenomen aan het overleg over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Ons doel was om te komen tot een toekomstmodel voor RTHA waarin voor omwonenden vanuit 'het recht op rust' een goed leefklimaat bereikt kan worden met minder ervaren hinder. Gaandeweg bleken de belangen van de diverse deelnemers echter te ver uiteen te liggen om tot een gezamenlijk scenario te komen.

Het voorliggende eindrapport bevat voor omwonenden zeker verbeteringen t.o.v. de huidige omzettingsregeling, maar er is geen sprake van een samenhangend geheel van maatregelen dat aan ons uitgangspunt voldoet. Hoewel het voor ons al sinds de consultatie van onze achterban in mei duidelijk was dat de diverse belangen niet te verenigen waren, zijn wij tot aan het eind van het proces blijven opkomen voor ons doel. Dit betekent echter niet dat het rapport dat er nu ligt draagvlak heeft bij ons en bij de bewoners die wij vertegenwoordigen.

Wij zijn blij met voorstellen die op zichzelf kunnen leiden tot minder hinder of tot voorkomen van toekomstige hinder, zoals 's ochtends tot 08.30 uur alleen starten en 's avonds na 21.00 uur alleen landen voor groot handelsverkeer, geen toename van het aantal slots in de randen van de dag, minder landingen na 23.00 uur, invoering van een nachtsluiting voor zakenverkeer en de komst van meer handhavingspunten. Deze worden echter naar onze mening volledig teniet gedaan door de waarschijnlijk aanzienlijke toename van het totaal aantal vluchten die mogelijk is door het inzetten van 'stille' vliegtuigen.

Vliegen met 'stille' vliegtuigen zorgt er voor dat ook in de komende jaren om 07.00 uur gestart blijft worden en maakt het uitbreiden van het totaal aantal vluchten mogelijk zonder groei van de geluidsruimte. Als bewonersvertegenwoordigers zien wij **het inzetten van stille vliegtuigen niet als oplossing voor minder hinder, maar als oorzaak van méér hinder**. Een 'stil' vliegtuig is niet hoorbaar stiller, maar 'stiller' leidt wel tot méér vliegen. In het voorliggende eindrapport wordt een voor ons niet acceptabel toekomstbeeld geschetst, waarbij de huidige operatie op RTHA voor de korte termijn vrijwel ongewijzigd wordt voortgezet om geleidelijk met de komst van 'stille' vliegtuigen duizenden extra vluchten per jaar toe te voegen. Bovendien zijn de gevolgen van de manier waarop de twee separate gebruiksruimten (kunnen) worden ingevuld voor ons niet te overzien. Wij zijn ervan overtuigd dat het geluid op papier wellicht afneemt, maar de hinder in werkelijkheid alleen maar verder toe zal nemen. Dat uit de geluidsberekeningen bij het EPP blijkt dat het aantal 'ernstig gehinderden' in de komende jaren bij een forse toename van het aantal vluchten alleen maar zal afnemen, is door ons niet uit te leggen.

Als bewonersvertegenwoordigers van Schiedam en Lansingerland willen wij de volgende elementen terugzien in een nieuw LHB voor RTHA:

- Een volwaardige nachtrust voor omwonenden middels een volledige nachtsluiting van acht aaneengesloten uren.
- Een extensie-/calamiteitenregeling vergelijkbaar met die welke bij Lelystad Airport is afgesproken.
- Een vermindering van het aantal vluchten met groot handelsverkeer in de periode 07.00 – 09.00 uur en 21.00 – 23.00 uur.
- Daadwerkelijke vermindering van de door omwonenden ervaren hinder.

Met de opname van deze annotatie als bijlage bij het eindverslag van het participatietraject is dit proces voor ons als bewonersvertegenwoordigers beëindigd.

John Witjes, Schiedam Thea van de Coevering- van Heesewijck, Lansingerland

Annotatie Business en General Aviation

November 2022

Met de afronding van het participatietraject en de oplevering van het Eindproduct Participatietraject (EPP) maken de zakelijke en kleine luchtvaart (Business & General Aviation) graag van de gelegenheid gebruik om een individuele reflectie toe te voegen aan de einddocumentatie.

Het participatietraject is met een looptijd van bijna twee jaar langdurig en intensief geweest. Met aandacht voor kennisverbreding, wederzijds begrip en inlevingsvermogen, uitwisseling van ideeën, samenwerking en respect heeft het zeker zijn vruchten afgeworpen.

Het proces
De onafhankelijke begeleiding van het proces door de projectorganisatie was gestructureerd en objectief. Hierbij lag altijd de noodzakelijke focus op een eindresultaat ongeacht de inhoudelijke invulling. Het is voor hen niet makkelijk geweest om alles wat binnen en buiten het traject gebeurde in goede banen te leiden.

De omgeving rondom het participatietraject (politiek, media en maatschappelijke organisaties) heeft zich continu geroerd, terwijl het proces aan tafel nog volop bezig was. Dat daarbij helaas ook meermaals op de persoon is gespeeld, betreuren wij zeer. Dit heeft onnodig veel onrust en onduidelijkheid opgeleverd. Wij adviseren om hier in toekomstige participatietrajecten meer rekening mee te houden.

Aan het begin van het participatieproces was al duidelijk dat (deels) onverenigbare belangen recht tegenover elkaar stonden, dat het in dit proces zou aankomen op geven en nemen en het manoeuvreren in een beperkte ruimte, en dat niemand volledig blij zou zijn met het eindresultaat. In mijn optiek was dit wel de ultieme 'mission impossible'. Ondanks dat als eindresultaat geen brede consensus over een voorkeursscenario is bereikt, heeft het traject duidelijke kaders opgeleverd hoe het meest acceptabele scenario eruit zou kunnen zien.

Business aviation
Business Aviation (en de bedrijven daarachter) realiseert zich dat de huidige wijze van opereren op RTHA een impact heeft op (de nachtrust van) de omgeving, vooral daar waar het nachtelijke vliegbewegingen betreft. De branche voelt ook de maatschappelijke verantwoordelijkheid om hier zorgvuldig mee om te gaan. Vanuit die plicht heeft de Business Aviation gezocht naar de balans tussen het continueren van een nachtelijke operatie en een significante reductie van de impact op de omgeving.

Met het eindadvies dat nu op tafel ligt, kan de Business Aviation zich op hoofdlijnen verenigen. **Nederland en de regio zakelijk goed verbonden houden**, en tegelijk **meer nachtrust voor de omgeving**. De **duidelijkheid** en **toekomstvastheid** van de uitkomst is daarbij ook van groot belang. Daarbij zal deze sector zich blijven vernieuwen om hinder en uitstoot waar mogelijk te verminderen. Veel van de innovatie en verduurzaming binnen de luchtvaart zal naar verwachting als eerste operationeel ingezet kunnen worden in de kleine en zakelijke luchtvaart.

Dat gezegd hebbende is de Business Aviation niet onverdeeld blij met enkele inhoudelijke aspecten van het EPP. De sector heeft vooral ingeleverd op gebruiksruimte en -mogelijkheden ten opzichte van de vigerende omzettingsregeling die 7x24 uur vliegen voor deze sector toestaat. Het levert voor de sector geen meerwaarde: 6 uur lang (25% vermindering) niet meer kunnen vertrekken (in de nacht), en 4 uur lang (16,5% vermindering) niet meer kunnen aankomen, in de nacht (op een scherp gedefinieerde uitzondering na). Geen groei of zelfs maar compensatie mogelijk op andere tijdstippen (overdag). En dat voor het puurste zakelijke gebruik van de luchthaven ten dienste van de regio, waarvoor de Business Aviation voorheen wel kon rekenen op acceptatie door de omgeving.

General Aviation
De kleine luchtvaart, die in veel mindere mate bijdraagt aan hinder voor de omgeving, kan zich goed vinden in continuering van het huidige regime van de omzettingsregeling en de daarin gestelde beperkingen. Maar ook deze subgroep van de luchtvaartsector is zich bewust van de maatschappelijke sensitiviteit en zal zich blijven inspannen om hinder daar waar mogelijk te beperken.

Wij blijven het proces richting een aan te vragen Luchthavenbesluit met een positief-kritische grondhouding volgen. Daarbij is het onze verwachting dat RTHA het voorliggende EPP als leidraad zal overnemen. Als Business en General aviation zijn en blijven wij beschikbaar voor overleg met de luchthaven en andere betrokkenen.

Oscar Bal
Vertegenwoordiger Business en General Aviation RTHA

Reflectie op het Eindproduct Participatie Proces (EPP) Luchthavenbesluit (LHB) RTHA van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens Natuurmonumenten, Rotta, Midden-Delfland Vereniging, Natuur- en Milieubescherming Pijnacker en de gemeenten Midden-Delfland en Delft

Inleiding
Tijdens het Participatieproces voor het nieuw aan te vragen Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, mede namens de overig genoemde partijen, zitting gehad in de centrale werkgroep.

De volgende belangen zijn tijdens het participatietraject behartigd:

- Belang van stimuleren leefomgeving ecosysteem (mens, dier en natuur).
    - Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem (natuur- en recreatiegebieden waaronder het Bijzonder Provinciale Landschap van Midden-Delfland, inclusief stiltegebied).
    - Respecteren van de status van de aanwezige provinciale stiltegebieden.
    - Op een duurzame manier omgaan met faunabeheer.
    - Verduurzamen van vastgoed, infrastructuur en (vlieg)operatie.
    - De kwaliteit van de leefomgeving.
- Sturing op maximale verduurzaming in alle business processen van RTHA met oog voor natuur en landschap.

Op basis van deze belangen is onderstaande reflectie op het EPP LHB RTHA gegeven.

Positievluchten
Voor het terugdringen van vliegbewegingen, geluidsemissie en emissie van schadelijke stoffen, die de luchtvaart met zich mee brengt, pleiten wij voor een maximale reductie van positievluchten. Hiermee kan er geen harde nachtsluiting van de luchthaven worden afgedongen. Wanneer een vliegtuig door bijzondere omstandigheden is vertraagd, moet deze in de gelegenheid worden gesteld te kunnen landen op RTHA. Hiermee wordt onnodig doorvliegen naar een andere landelijke luchthaven en daarmee een positievlucht in de vroege ochtend naar RTHA voorkomen.

Om te voorkomen dat er oneigenlijk gebruik gemaakt kan worden van het te laat binnen komen van vluchten zal er, naast de inzet van de nachtstraffactor, monitoring moeten plaats vinden met daarbij een jaarlijkse evaluatie. Dan kan er worden ingegrepen wanneer nodig.

In het EPP wordt voorgesteld om op de randen van de dag alleen nog met een bepaald type toestel te vliegen die hoger staat aangeschreven in het duurzaamheidssegment, met uitzondering van positievluchten. Dit is een reden te meer om de positievluchten zoveel als mogelijk te beperken of ook hier een restrictie op te zetten.
Zoals aangegeven zal de organisatie omtrent de positievluchten op landelijk niveau georganiseerd moeten worden. Graag zien wij in de aanvraag van het LHB RTHA hier expliciet aandacht voor.

Nachtregime business aviation en overig verkeer (plezier luchtvaart)
Om nachtelijke verstoring van mens en dier te voorkomen is het dringende verzoek om ten alle tijden de nachtvluchten tot een minimum te beperken en dit ook helder op te nemen in het LHB.

Mogelijkheid starten in één richting
Om hinder te reduceren in het eerste uur van de dag wordt in het EPP voorgesteld te onderzoeken om uitsluitend te starten vanuit één richting. Zoals aangegeven is nog niet duidelijk of deze optie mogelijk tot meer of minder hinder zal leiden. Punten van aandacht omtrent dit onderzoek:

- Het toepassen van deze maatregelen komt in ieder geval niet ten goede van de voorspelbaarheid die zo wenselijk is vanuit de omliggende natuur;
- Het uitgangpunt zou moeten zijn dat de maatregel geen hinder oplevert voor mens en natuur;
- Er mag geen sprake zijn van concurrentie tussen natuur en bevolking, wat goed is voor de bevolking is goed voor de natuur en vice versa;
- Starten op koers zou het uitgangspunt moeten zijn. Hiermee worden ongewenste bewegingen in de lucht en hiermee onnodig extra (geluids)overlast voorkomen.

Gezien bovenstaande punten verzoeken wij RTHA de mogelijkheid tot starten in één richting niet mogelijk te maken.

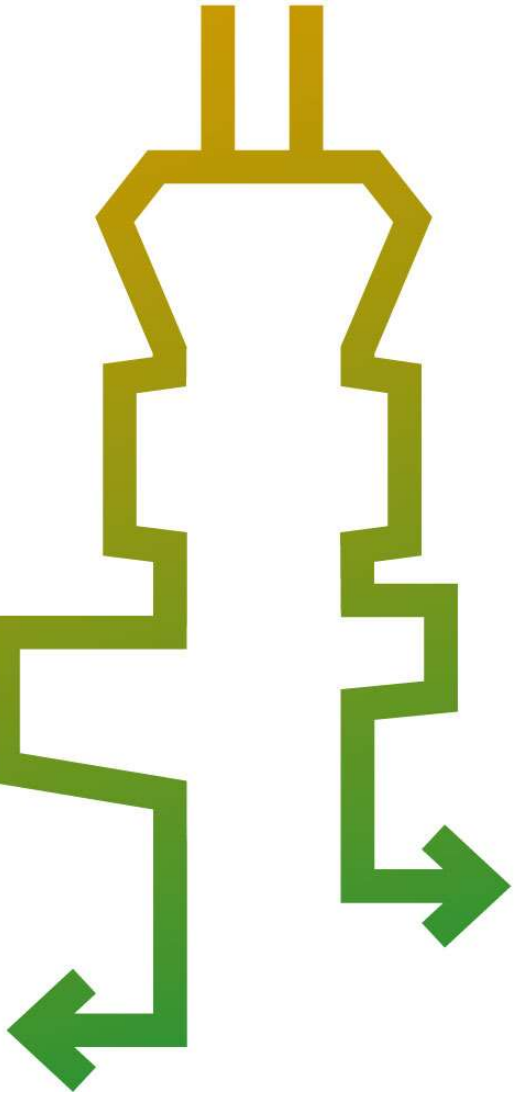
Krimp en groei
Uit het rapport van Adecs (Participatietraject RTHA Analyses en berekeningen, d.d. 28 oktober 2022, ehrd220914rap/wH/rH/kd) is naar voren gekomen dat er met de inzet van duurzamere toestellen er groei mogelijk is tot een maximum van 8760 vluchten op jaarbasis.
Dit houdt in dat de luchtvaartsector gemiddeld, tussen 9:00 – 21:00 uur, met 2 vluchten per uur kan groeien (dit zal in de winterperiode een andere invulling krijgen dat de zomerperiode).

“Groene groei” bestaat niet, hier is geen wetenschappelijke basis voor. Het gevolg is dat de milieuwinst die wordt geboekt grotendeels ongedaan gemaakt wordt doordat er (in de economie meer geconsumeerd) en in deze situatie meer wordt gevlogen. Dit mechanisme heet de Jevons-paradox waardoor de noodzakelijke duurzaamheid en milieukwaliteit niet wordt gehaald.

Wij zetten dan ook duidelijk onze vraagtekens bij het aantal vluchten dat kan groeien in deze gebruiksruimte. Hierbij dan ook het nadrukkelijke verzoek in het LHB een kritische vertaling te maken en hierin de volgende zaken goed mee te nemen:

- <u>Reductie van uitstoot emissies (CO, NOx, fijn stof)</u>
  In het Adecs rapport komt naar voren dat uiteindelijk met het voorgestelde eindscenario er een verhoging zal plaats vinden van de emissie van CO (Koolmonoxide), NOx (Stikstofoxiden), VOS (Vluchtige Organische Stoffen), SO_2 (Zwaveldioxide) en PM10 (Fijnstof).
  Door de inzet van stillere vliegtuigen blijkt de emissie pas af te nemen wanneer de gehele vloot wordt vernieuwd. T.o.v. de autonome ontwikkeling wordt er nauwelijks vooruitgang geboekt in de uitstoot van de stoffen en daarmee een bijdrage leveren aan een beter leefklimaat.
  Hiermee kunnen we constateren dat de winst die behaald wordt met de inzet van stillere vliegtuigen geen winst oplevert t.a.v. de uitstoot van de diverse stoffen en dus geen verbetering van het leefklimaat. Wanneer de luchtvaart sector investeert op vlootvernieuwing van toestellen die alleen gericht zijn op de reductie van geluid zijn géén duurzame toestellen, hooguit geluidsarme toestellen. Een vlootinvestering alleen op geluidsarme toestellen is onacceptabel, deze toestellen zullen niet voldoende bijdragen aan de verbetering van het leefklimaat voor mens en dier.

- De impact van vliegbewegingen op het stress hormoon van mens en dier. T.a.v. de saldering tussen zomer en winter zal er een maximum gesteld moeten worden. Bij geen gecontroleerde saldering kan er onevenredige belasting worden veroorzaakt op de omgeving wat ten koste gaat van de gezondheid van mens en dier;
- In het EPP wordt er gesproken over het toepassen van meerdere handhavingspunten rondom bebouwd gebied om hier de aantallen gehinderden te kunnen monitoren. Om het gehinderde natuur-, recreatie- en stiltegebied te kunnen inschatten zullen er ook rondom deze gebieden handhavingspunten moeten worden geplaatst. Deze resultaten zullen ook meegenomen moeten worden in de jaarlijkse rapportages van de DCMR zodat dit in de CRO besproken en geëvalueerd kan worden.
- Om werkelijke leefkwaliteit en gezondheid terug te krijgen kan er alleen maar sprake zijn van krimp van de luchtvaart sector. Het gaat ons dan om de leefkwaliteit binnen de bebouwde kom, maar ook daar buiten. Mensen zoeken daar rust in o.a. het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland. Krimp kan dan ook niet anders één van de scenario's zijn bij het opstellen van het Luchthavenbesluit.
- Wanneer er reductie van geluid en emissies plaats vindt in de luchtvaartsector zal dit terug gegeven moeten worden aan de mens en natuur. Het verbeteren van het leefklimaat staat hierbij voorop. Na al die jaren van overlast is een mindere belasting van de natuur én hinder ervaring bij de mens het minste wat terug gegeven kan worden. Een automatisch groei van de luchtvaartsector kan niet als vanzelfsprekend worden ingebracht.
- In het Adecs rapport is voor fijnstof alleen naar de PM10 waarde gekeken. Deze waarde is niet representatief voor het in beeld brengen van de situatie rondom het totaal aan fijnstof. In de MER zullen er meerdere PM waarden, de verschillende soorten fijnstof, in kaart moeten worden gebracht om op deze manier het totale spectrum rondom fijnstof in beeld te krijgen en daarmee de impact op de leefomgeving.



www.luchthavenbesluit.nl