

Geachte heer Karremans,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam en de daarvoor relevante documenten. Met deze zienswijze gaat de gemeenteraad van Lansingerland graag in op het ontwerp Luchthavenbesluit en het proces dat daaraan vooraf is gegaan. Wij zien dat het ontwerp Luchthavenbesluit goede stappen zet, maar ook dat belangrijke aanscherpingen nodig zijn om daadwerkelijk te komen tot een gezondere leefomgeving en minder hinder voor onze inwoners, en om de luchthaven duurzamer te laten ontwikkelen. Voor de gemeenteraad van Lansingerland staat daarbij voorop dat het Luchthavenbesluit bijdraagt aan een gezonde leefomgeving, waarin nachtrust essentieel is voor zowel volwassenen als kinderen om overdag goed te kunnen functioneren in werk, onderwijs en gezin. Het beperken van feitelijke hinder en het verbeteren van de leefomgeving vormen daarom het uitgangspunt van deze zienswijze.

De volgende punten zijn voor ons het meest van belang:

- Zet de gezondheid van omwonenden centraal, met nadruk op het beperken van feitelijke hinder en het verbeteren van de luchtkwaliteit.
Bescherm de nachtrust en breng meer rust in de randen van de dag.
- Zorg voor inzicht in de feitelijke hinder en routeafwijkingen door middel van monitoring, zodat de ontwikkeling van de leefomgeving goed gevolgd kan worden en deze inzichten kunnen worden betrokken bij toekomstige keuzes.
- Benut innovatieruimte alleen als met monitoring aantoonbaar is dat de feitelijke hinder voor omwonenden niet toeneemt en de leefomgeving aantoonbaar verbetert of ten minste niet verslechtert.

Eindproduct participatietraject onvoldoende bevonden

De afgelopen jaren is de gemeente Lansingerland samen met onze inwonersvertegenwoordigers nauw betrokken geweest bij de gesprekken om te komen tot een nieuw Luchthavenbesluit waarin wij als gemeente een gezonde leefomgeving en minder hinder als speerpunten hebben meegenomen. Wij waarderen dat uw ministerie en Rotterdam The Hague Airport een uitgebreid participatietraject hebben doorlopen om zo de omliggende gemeenten en inwoners goed te betrekken bij het nieuwe Luchthavenbesluit.

Wij brengen u echter graag in herinnering dat het Eindproduct participatietraject, dat ook nu onderdeel uitmaakt van de stukken, door ons als onvoldoende is beoordeeld. Over het Eindproduct is geen consensus bereikt onder de deelnemers.

Zienswijze gemeente Lansingerland op NRD als basis

Op 23 februari 2023 stuurden wij uw ministerie de zienswijze van de gemeenteraad van Lansingerland op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Hierin hebben wij aanscherpingen en aanpassingen voorgesteld voor de Milieueffectrapportage (MER), en onze standpunten voor het nieuwe Luchthavenbesluit geformuleerd. De standpunten uit deze zienswijze vormen de basis waarop wij het ontwerp Luchthavenbesluit en onderliggende stukken toetsen. Bovendien is deze zienswijze grotendeels in lijn met de reactie van GGD Rotterdam Rijnmond.

Gezamenlijke reactie BRR en bewonersvertegenwoordigers

Het ontwerp Luchthavenbesluit vormt ten opzichte van de huidige situatie een stap vooruit. Deze stap is echter pas betekenisvol als de winst voor omwonenden daadwerkelijk wordt gerealiseerd en merkbaar wordt in de feitelijke leefomgeving. De gemeente Lansingerland wil benadrukken dat dit vraagt om scherpe monitoring, niet enkel aan de hand van geluidsmodellen, maar ook met directe metingen.

Hieronder volgt de inhoudelijke reactie van de gemeenteraad van Lansingerland op het ontwerp Luchthavenbesluit:

Ontwerp Luchthavenbesluit: positieve stappen maar aanscherpingen zijn noodzakelijk

Gezondheid centraal en het beperken schadelijke emissies

Voor ons staat de gezondheid van onze inwoners centraal. De impact van emissies op de gezondheid van omwonenden en met name kinderen verdient blijvende aandacht. Daarnaast vragen ook de risico's van vliegverkeer boven dichtbevolkt gebied blijvende aandacht. Het is van belang dat daarbij scherp wordt gelet op feitelijke hinder, verbetering van de luchtkwaliteit, het verminderen van het risico op vliegtuigongevallen, het borgen van rust en het voorkomen van slaapverstoring bij onze inwoners. Dit zijn belangrijke factoren voor het beschermen en verbeteren van de woonomgeving en van de gezondheid van de omwonenden.

Maximaal aantal vluchten en innovatieruimte

In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt het maximaal aantal commerciële vluchten voor vijf jaar vastgezet op 17.860 vluchten per jaar, ongeveer het niveau van 2019. Dit aantal kan eenmalig worden verhoogd met een maximaal aantal van 4.380 vluchten.

Wij hebben begrip voor het belang van voldoende innovatieruimte. De randvoorwaarden die gelden voor het toenemen van het aantal vluchten zijn echter niet voldoende duidelijk geformuleerd. Voor ons is van groot belang dat een eventuele verhoging van het aantal vluchten alleen aan de orde kan zijn als met monitoring aantoonbaar is dat de feitelijke hinder voor omwonenden afneemt of ten minste niet toeneemt, en dat verbetering van de leefomgeving daarbij nadrukkelijk wordt meegewogen.

We zien gelijktijdig dat de innovatieruimte beter en sneller benut kan worden. Het vasthouden aan het aantal commerciële vluchten voor vijf jaar draagt niet op korte termijn bij aan een wederzijds voordeel. Tussentijdse verhoging van het aantal commerciële vluchten, naar rato, kan wat ons betreft aan de orde zijn als op basis van monitoring de hinder voor omwonenden al eerder afneemt en de leefomgeving in de praktijk verbetert.

Daarnaast is het van belang dat het Luchthavenbesluit een duidelijk, toetsbaar en juridisch houdbaar evaluatiemoment bevat, waarin de positie van omwonenden in de omliggende gemeenten nadrukkelijk is gewaarborgd en de effecten op de leefomgeving worden meegewogen. Daarbij dient helder te worden vastgelegd op welke wijze monitoring plaatsvindt en hoe de resultaten worden betrokken bij de besluitvorming over een eventuele verhoging van het aantal vluchten.

Evaluatie heeft voor ons meerwaarde wanneer de uitkomsten daadwerkelijk worden betrokken bij toekomstige keuzes over de omvang van het aantal vluchten en de gestelde voorwaarden.

- Maak onderscheid tussen zakenvluchten en privévluchten

In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt geen onderscheid gemaakt tussen zakenvluchten en privévluchten. Wij zien graag een beperkend regime, gericht op het terugdringen van het aantal privévluchten. Wij realiseren ons dat dit complex is, maar zien dat de mogelijkheden hiervoor niet onderzocht zijn.

Nachten en randen van de dag: toename nachtrust positief maar aanscherpingen noodzakelijk

De overlast die onze inwoners ervaren bij nachtvluchten en vluchten aan de randen van de dag is groot. Op dit moment zijn er weinig beperkingen voor nachtvluchten, met name voor zakenverkeer. Het is van belang dat de nachtrust in onze gemeente wordt hersteld. Daarom pleiten wij voor een volledige nachtsluiting van 23.00 tot 07:00, inclusief zakenvluchten. We zien dat het nachtrecht en het aantal vluchten in de randen van de dag in het ontwerp Luchthavenbesluit worden aangescherpt en ingeperkt, en daar zijn we blij mee.

Op een aantal punten zien wij echter graag verdere aanscherpingen:

- *Inperking nachtelijke zakenvluchten en militaire vluchten; strikte handhaving van belang*
De overlast van nachtelijke vluchten is groot. In het ontwerp Luchthavenbesluit worden zakenvluchten uitgesloten tussen 00.00 en 07:00, met uitzondering van 20 landingen per jaar. Dit is een duidelijke stap in de goede richting, maar wij pleiten ervoor dat dit regime ingaat vanaf 23.00 uur. Bovenal is het van belang dat de sluitingstijden strikt gehandhaafd worden, dit dient aangescherpt te worden in het Luchthavenbesluit.
- *Vertragingsuitloop voor start tot uiterlijk 23.00; strikte handhaving van belang*
In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt de ruimte voor vertragingsuitloop voor startende vliegtuigen ingekort tot maximaal 23.00. Dit sluit goed aan bij onze oproep voor een volledige nachtsluiting. Ook hier is strikte handhaving essentieel, dit dient aangescherpt te worden in het Luchthavenbesluit.
- *Halvering vertraagde landingen handelsverkeer*
Het is positief dat het aantal vertraagde landingen van handelsverkeer na 23.00 stapsgewijs wordt gehalveerd naar maximaal 180 in 2030. Deze vluchten mogen uiterlijk tot 00.00 uur landen, waar dit nu tot 01.00 mogelijk is. Deze vluchten hebben echter alsnog een grote impact op omwonenden. Wij pleiten daarom voor een volledige nachtsluiting vanaf 23.00.
- *Vroeg landende positievluchten vanaf 06:30 beperkt tot maximaal 48*
Wij zijn positief over de inperking van het maximale aantal vroeg landende positievluchten vanaf 06.30. Op dit moment gelden hiervan vanaf 06.00 geen beperkingen. Het aantal van 48 is echter te hoog. In gebruiksjaar 2019 zijn er in dit tijdslot 25 positievluchten uitgevoerd. Dit is dan ook een logisch maximaal aantal, zodat de hinder niet onnodig toeneemt.
- *Inperking aantal vluchten tussen 07:00 en 09:00 uur*
Voor ons is het belangrijk dat er meer rust komt in de randen van de dag. In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt dit beperkt tot maximaal 10 starts en geen landingen. Dit is een goede ontwikkeling en draagt bij aan meer rust in de ochtendperiode.
- *Inperking aantal vluchten tussen 21:00 en 23:00 uur*
Wij zijn positief over het inperken van het aantal vluchten tussen 21:00 en 23:00 uur. In het ontwerp Luchthavenbesluit wordt dit beperkt tot maximaal 10 landingen. Het aantal starts is niet gelimiteerd. Wij zien dit graag aangepast naar 0 starts, conform de wens van de luchthaven zelf zoals opgenomen in de aanvraag.

Beperk routeafwijkingen

Wij zien graag meer aandacht in het Luchthavenbesluit voor het beperken van routeafwijkingen. Routeafwijkingen hebben een groot effect op de feitelijk ervaren hinder voor omwonenden. Wij vragen duidelijke afspraken over het monitoren en rapporteren van routeafwijkingen, zodat alle betrokken partijen goed zicht houden op de ontwikkeling hiervan.

Contouren op kaartmateriaal onleesbaar

In bijlage 1 is het kaartmateriaal opgenomen waarop de hindercontouren van bijvoorbeeld geluid, externe veiligheid en radar worden weergegeven. Dit kaartmateriaal is van slechte kwaliteit en niet leesbaar. Wij gaan ervan uit dat alle contouren kleiner zijn geworden in het ontwerp Luchthavenbesluit in vergelijking met de huidige omzettingsregeling. Als dit niet het geval is, dient dit te worden aangepast.

Neem aanbevelingen Commissie mer over

De gemeenteraad van Lansingerland hecht aan een zorgvuldige en navolgbare procedure. Onafhankelijke toetsing van het MER-rapport door de Commissie mer borgt een zorgvuldig

onderzoek naar de impact van het nieuwe Luchthavenbesluit. Wij gaan ervan uit dat de bevindingen en eventuele adviezen van de Commissie mer bij het vaststellen van het definitieve Luchthavenbesluit worden overgenomen.

Geef op korte termijn duidelijkheid over gevolgen uitspraak rechtbank over natuurvergunning

Op 16 april jl. werd bekend dat de rechtbank heeft geoordeeld dat Rotterdam The Hague Airport een natuurvergunning nodig heeft. Hoewel deze uitspraak formeel losstaat van het ontwerp Luchthavenbesluit, raakt zij wel direct aan de juridische en praktische uitvoerbaarheid van toekomstige luchthavenactiviteiten. Wij verzoeken u daarom op korte termijn duidelijkheid te geven over de gevolgen van deze uitspraak voor de huidige operatie en voor eventuele toekomstige groeiruimte.