

Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport

Aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de minister Mark Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Rotterdam 26 juli 2022

Betreft: Ontwikkelingen op- en rond Rotterdam The Hague Airport RTHA

Geachte minister Harbers,

Middels deze brief uiten wij namens onze leden het ongenoegen over de actuele ontwikkelingen op en rond Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Tevens maken we melding van klachten over de ontwikkelingen op en rond de luchthaven RTHA.

De directe aanleiding is het recentelijk overhevelen van vluchten van meerdere vakantievliegers die normaal Schiphol als vertrek- en aankomstlocatie hebben. Momenteel hebben Transavia, TUI fly, Corendon, Norwegian, Air Malta en Royal Air Maroc voor Rotterdam gekozen als alternatief voor Schiphol.

Een toelichting:

Zoals verondersteld bekend te zijn, ligt RTHA ingesloten in een woon- en natuurgebied. Op nog geen 600 meter afstand is de eerste woningbouw te vinden. RTHA is medio jaren '90 (in 1990) door de Schiphol overgenomen in exploitatie. De benodigde vergunningen werden destijds verstrekt op basis van de belofte dat het vliegveld (toen nog Zestienhoven) zich zou ontwikkelen als een kleinschalig hoogwaardig zakenvliegveld ter versterking van het zakelijk vestigingsklimaat in de regio.

- Uit de jaarrapportage van de RTHA blijkt dat nog slechts 5% van de vluchten zakelijke vluchten betreffen en de rest is niet-zakelijk. (zie <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/Ons-verhaal-in-feiten-en-cijfers-2021.pdf> , pag. 23)
 - Anno 2022 stelt de directie van RTHA dat een zakelijk vliegveld geen economisch bestaansrecht heeft en dat daarom vakantievliegen 'noodzakelijk' is. De directeur ontkent zelfs het begrip 'zakelijk vliegveld'. (<https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdam-airport-ligt-onder-vuur-directeur-reageert-ik-vind-niet-dat-we-iets-verkeerd-hebben-gedaan~a9fa2adc/>) Hiermee wordt op zeer grove wijze de basis voor de oorspronkelijke vestigingsvergunning door de directie zelf te niet gedaan.
- 

**De term 'zakelijk vliegveld' valt ook steeds.
Maar die bestaan helemaal niet**

- Ron Converse
- Wegens chaos op terrein van het moederbedrijf Schiphol, zijn recentelijk tal van extra vluchten overgeheveld naar RTHA.



De term 'zakelijk vliegveld' valt ook steeds. Maar die bestaan helemaal niet

- RTHA pretendeert te voorzien in een regionale behoefte, maar toont aan met het toelaten van de vluchten van/naar Schiphol, dat er onvoldoende vluchten regio gebonden zijn.
- Anno 2022 heeft de luchthaven geen natuurvergunning en niets wijst er op dat deze op korte termijn wordt verstrekt.
- Anno 2022 heeft de luchthaven geen actueel 'luchthavenbesluit' waardoor de wettelijke grondslag voor haar operationele diensten twijfelachtig is.

Met het doorsluizen van Schiphol-vluchten naar RTHA wordt duidelijk gemaakt dat RTHA als volledige dochteronderneming van Schiphol, gewoon functioneert als een overloop. Door velen beschreven als extra start-/landingsbaan. Schiphol directeur (Dick Benschop) presenteert zich met enige regelmaat in de media zodra RTHA een nieuwtje presenteert. (zie <https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdam-airport-slaat-groene-weg-in-met-zonnepark-nu-luchtvaart-zelf-nog-dit-is-een-stap-in-de-juiste-richting~a53a48b9/>).



Het betreffende zonnepark bleek overigens niet van RTHA te zijn, maar van een externe exploitant. Niettemin wou Dick Benschop zelfs met de demissionaire minister de indruk wekken dat het 'hun project' was.

RTHA is met Schiphol op een dusdanige wijze verweven dat het zakelijk onderscheid niet meer te maken is. Dit kan RTHA niet en Schiphol eveneens niet omdat Schiphol heeft gekozen te werken met een geconsolideerde balans. Door deze weloverwogen beslissing is RTHA niets anders dan een andere handelsnaam van Schiphol, maar is het één en dezelfde organisatie.

U als minister heeft aan Schiphol opdracht gegeven om 10% van hun vluchten te moeten schrappen. Gelet op bovenstaande, houdt dit in dat RTHA zich eveneens moet houden aan de regels die ook voor Schiphol gelden en dus per direct 10% moet krimpen in het aantal vluchten.

Om helderheid te verschaffen, bereidt de directie van RTHA een aanvraag voor, voor een nieuw luchthavenbesluit en werkt hier vanuit de uitgangspunten uit 2019. Het is logisch om de verplichting tot krimp te berekenen over het aantal vluchten van RTHA in het jaar 2019.

Middels deze brief dringen wij namens de slachtoffers van het verdienmodel van deze private onderneming aan om de luchthaven te houden aan dit ministerieel besluit. Het mag immers nooit de bedoeling zijn dat overlast en vervuiling die in Amsterdam niet meer wordt getolereerd nu enkele kilometers verderop wordt gedumpt.

Mocht u om welke reden dan ook dit verzoek niet te honoreren, dan zijn wij zeer benieuwd naar de onderbouwde motivaties.

Verder hebben wij deze verzoeken:

1. In diverse publicaties die RTHA in de media uitbrengt met melding van extra (tijdelijke) vluchten van andere luchthavens naar RTHA wordt er vanuit de directie gemeld dat deze uitbreiding past binnen de geldende normen.
Graag willen inzage hebben in de onderliggende berekeningen en bronvermeldingen hiervan.
2. Tevens werd door RTHA gemeld, nadat TUI en Corendon hun rechten hadden geclaimd, dat de "capaciteit nu vol zit". Het is in onze beleving zeer tegenstrijdig dat vervolgens ook Norwegian, Air Malta en Royal Air Maroc van de luchthaven gebruik kunnen maken, terwijl eerder is gecommuniceerd dat de luchthavenslots nu volledig waren vergeven. Wij willen graag de onderbouwde berekeningen zien die worden gebruikt om deze extra vervuiling en overlast te rechtvaardigen binnen het geldende omzettingsbesluit.
3. Gezien de extra uitstoot van geluid, ultrafijn stof en CO2 door deze extra ingelaste vluchten, vernemen wij op welke wijze en wanneer deze overmatige overlast wordt gecompenseerd.
4. RTHA communiceert in tal van media 'doorlopend met de burens' in gesprek te zijn en overlast tot een minimum te beperken. Het toevoegen van honderden extra vluchten is nooit met de omwonenden besproken of aan hen instemming gevraagd. De overlast wordt eenzijdig toegevoegd, zonder dat deze vluchten enig belang hebben voor de regio. Graag vernemen wij op welke wijze de omwonenden voor deze ongevraagde extra vluchten worden gecompenseerd.
5. RTHA heeft bovendien melding gemaakt op de website RTHA dat een aantal vluchten worden uitgevoerd met Airbus 330 toestellen. Hierbij geeft de luchthaven aan dat deze toestellen meer geluid produceren. Ooggetuigen melden dat deze machines een groot roetspoor achterlaten tijdens het starten omdat ze op vol vermogen moeten starten. Wij willen graag weten wat de impact is op de extra CO2 uitstoot, roet, ultrafijnstof, Nox en andere zeer schadelijke stoffen.
6. In het verleden (omstreeks 2007) heeft RTHA een vergelijkbare actie uitgevoerd waarmee in de zomermaanden de volledige geluidsruimte voor het hele jaar werd verbruikt.



Met belangstelling zien wij uw antwoorden tegemoet.

De voorzitter

A.B. Blokhuisen

S.F.M. Sinnecker