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.

- <u>De impact van vliegbewegingen op het stress hormoon van mens en dier.</u> 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.