

# Bewonersvertegenwoordigers in de CRO – RTHA

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
**Directie Participatie Ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050**  
**Postbus 20901**  
**2500 EX Den Haag**

Betreft: Zienswijze bewonersvertegenwoordigers CRO-RTHA op ontwerp-Luchtvaartnota

Datum: 30 juni 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Wij hebben met interesse kennisgenomen van de ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050 (LVN) en bieden u hierbij onze zienswijze op dit concept aan. In de nota worden veel voor de Rotterdamse regio relevante onderwerpen aangesneden. Als bewonersvertegenwoordigers constateren wij echter met enige zorg dat uw nota (te) veel open einden kent.

De bewonersvertegenwoordigers in de CRO hebben de afgelopen jaren op diverse manieren bijgedragen aan ‘het goede gesprek’ om te komen tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van RTHA. Tot op heden heeft dat nog geen noemenswaardig effect gehad. De luchthaven blijkt te blijven streven naar ‘groei’, waar de omgeving behoefte heeft aan ‘minder hinder’. Deze ogenschijnlijke tegenstelling vinden wij ook terug in de ontwerp-Luchtvaartnota. De ligging van RTHA met woonwijken op nog geen kilometer van de start- en landingsbaan in een regio met een grote verstedelijkingsopgave maakt oplossing van deze kwestie urgent. Een luchthaven die gezien de ligging bedoeld was als kleine zakenluchthaven is verworden tot een opstapplaats voor goedkope vakantievluchten; daarin zal de luchthaven wellicht in een regionale behoefte voorzien. Maar de omwonenden hebben vooral behoefte aan rust en een gezond leefklimaat, hetgeen nu niet het geval is. De zeer sterke stijging van het aantal klachten over vlieghinder in de laatste jaren is een duidelijke aanwijzing dat de hinder toeneemt en de tolerantie van omwonenden afneemt .

Daarom zijn wij van mening dat gegeven de specifieke omstandigheden bij RTHA in de luchtvaartnota dient te worden uitgesproken, dat groei van het groot commercieel verkeer op deze regionale luchthaven, gezien de ligging in strijd is met de door u geformuleerde uitgangspunten en dat het luchtverkeer moet worden teruggebracht tot een niveau dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omliggende woonwijken garandeert.

In deze zienswijze zullen wij op enkele punten ingaan als nadere regionale invulling van de zienswijze die op 26 juni jl. is ingediend door stichting ABReL, onze koepelorganisatie, die we als hier ingelast beschouwen.

De hoofdpunten in onze zienswijze zijn:

- De begrippen hinder en hinderbeperking moeten helder en geaccepteerd gedefinieerd worden.
- Het vermeende economische belang van RTHA kan geen reden voor groei van de luchthaven zijn, de geclaimde regionale vraag evenmin.
- De referentiesituatie voor toekomstig beleid is niet helder beschreven.
- De WHO-gezondheidsaanbevelingen dienen in toekomstig beleid verankerd te worden.
- Wij wijzen verdienen van groei door het op papier verminderen van geluidsproductie af.
- Bij RTHA is een strikt gelimiteerde extensieregeling nodig om nachtvluchten tot een minimum te beperken.
- Het steeds meer volvliegen van de randen van de dag moet fors teruggebracht worden.
- Er zal een betere monitorings- en handhavingssystematiek moeten komen.
- Niet het “verdienen van groei”, maar het “**recht op rust**” moet centraal staan in het beleid rond RTHA.

### **Positie van de regionale luchthavens**

In de ontwerp-luchtvaartnota wordt uitgesproken dat regionale luchthavens er ook echt zijn voor de regio waarin zij liggen. Bij RTHA levert dit dus een enorme spagaat op tussen groeiambities en hinderbeperking.

Dat geldt in belangrijke mate voor de grote luchtvaart, die zich steeds meer toelegt op de groeiende vraag naar vakantievluchten (ook van buiten de regio), maar ook de kleine luchtvaart vliegt nog steeds met allerhande kleine motorvliegtuigen, wat ook hinder oplevert. En wat wordt verstaan onder “regionale vraag”? Willen inwoners van bijvoorbeeld Barendrecht per sé zo snel mogelijk naar Alicante vliegen, of laten zij de keuze van hun reisdoel afhangen van een goedkoop aanbod? Met andere woorden, is het ook niet zo dat het aanbod van lowcost carriers de vraag aanjaagt?

De ontwerp-Luchtvaartnota gaat ervan uit dat groei mogelijk is en dat daarbij de kwaliteit van de leefomgeving kan toenemen door heldere afspraken, duidelijke regels en het toepassen van “hinderbeperkende maatregelen”. Dit is in de voorbije jaren bij RTHA onhaalbaar gebleken. Voorstellen bleken onhaalbaar vanwege bepalingen in de ‘Omzettingsregeling RTHA’ die al ver over zijn houdbaarheidsdatum heen is. Om daadwerkelijk tot hinderbeperking te komen zullen nieuwe regels waarin duidelijke keuzes zijn gemaakt in een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA opgenomen moeten worden.

Daarnaast weet de luchthaven gebruik te maken van die gedateerde regels door de randen van de dag steeds voller te proppen: in 2019 waren er vanaf RTHA middels uitbreiding van de terminalcapaciteit 20% meer vertrekkende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur ’s morgens t.o.v. 2018 met als rechtvaardiging: “omdat het kan en omdat het mag”. De luchthaven en de providers zijn voornemens deze planning in de komende jaren voort te zetten waarmee zij meer overlast en hinder in deze ‘gevoelige uren’ zullen veroorzaken zonder dat dit voorkomen kan worden.

### **Groei versus hinder**

In de ontwerp-Luchtvaartnota besteedt u terecht veel woorden aan ‘hinder en hinderbeperking’, maar er wordt geen poging gedaan om dit begrip te definiëren. Daartegenover is wel volstrekt duidelijk wat wordt verstaan onder het begrip ‘groei’. Veel pagina’s worden gewijd aan hoe door minder hinder groei “verdiend” kan worden. Wij kunnen niet meegaan in die gedachte zolang niet vooraf heldere en geaccepteerde definities gegeven zijn.

Op vrijwel elke bladzijde van de ontwerp-Luchtvaartnota is te lezen dat de luchtvaart in Nederland moet groeien waarmee bedoeld wordt op een (verdere) toename van het aantal vliegbewegingen.

De argumenten daarvoor vindt u voornamelijk in het economische belang, de werkgelegenheid en de achterstand in de groei van de luchtvaart in Nederland ten opzichte van andere landen. De toegevoegde economische waarde van RTHA is echter discutabel. Er is slechts een zeer bescheiden directe bijdrage aan het aantal banen in de regio, hetgeen ook logisch is bij met name uitgaande toeristische bestemmingen. De meeste werkgelegenheid van bedrijven gevestigd rondom de luchthaven heeft dan ook geen relatie met het feitelijke vliegen. De werkgelegenheid van deze ondernemingen, die veelal min of meer toevallig op hetzelfde bedrijventerrein zijn gevestigd, wordt in de nota derhalve ten onrechte gezien als teweeggebracht door de luchtvaartsector zelf. (LVN, blz. 30 e.v.) en komt ook niet overeen met MKBA-studies die beschikbaar zijn (1).

De kwestie die hier nu speelt is meer groei tegenover andere belangen zoals veiligheid, vervuiling, hinder, natuurbescherming en een schoon klimaat en kennelijk is in de Luchtvaartnota gekozen voor meer groei (LVN blz. 33) waarbij de verbetering van het woon- en leefklimaat vervolgens vanzelf gestalte zal krijgen.

U stelt in de aanbiedingsbrief bij de Luchtvaartnota op pagina 2 als voorwaarde voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart “... dat groei voor de sector verdiend moet worden. Dat kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten voor leefomgeving en klimaat”, maar in uw nota geeft u niet aan welke negatieve effecten u precies bedoelt, met welke maatstaf u deze negatieve effecten gaat bepalen en wat de referentiesituatie is. Dit laatste is voor de situatie van RTHA met name van belang omdat de luchthaven onlangs een forse landzijdige uitbreiding heeft gerealiseerd o.a. van de terminalcapaciteit. Ook worden al vele jaren technologische ontwikkelingen voorgespiegeld die alle problemen gaan oplossen, maar daar is tot nu toe bitter weinig van terechtgekomen. Ook ‘elektrisch vliegen’ en ‘stillere motoren’ zullen geen oplossing voor de hinder zijn. Dat is nu al uit diverse studies duidelijk geworden en daarom verbaast het ons dat deze zaken toch weer prominent in de nota als oplossingen worden gepresenteerd.

En op ‘regionaal draagvlak’ hoeft RTHA niet te rekenen: uit het ‘Advies Draagvlak Luchthavenbesluit’ (2) dat verkenner dhr. Schrijnen in februari 2017 uitbracht in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep RTHA bleek dat er in de regio geen draagvlak is voor verdere groei van de luchthaven. De BRR en de individuele omringende gemeenten hebben zich aansluitend in dezelfde bewoordingen uitgesproken.

Wij kunnen de opmerking in de ontwerp-Luchtvaartnota (pag. 49) dat het advies van de WHO voor geluidswaarden van 45 dB L-den en 40 dB L-den voor de nacht wordt “meegenomen voor het geluidsbeeld voor de burgerluchtvaart” niet plaatsen. Als het verminderen van hinder en gezondheidsgevolgen serieus genomen wordt, zouden de ‘sterke aanbevelingen’ van de WHO uitgangspunt voor het beleid moeten zijn. In dit verband zou het voor RTHA zeer relevant zijn als de geluidscontouren volgens de WHO-adviezen rond de luchthaven in beeld gebracht zouden worden. In het recent vrijgegeven rapport van To70 (Impactanalyse nieuwe WHO ‘Environmental Noise Guidelines’, sept 2019) ontbreekt de projectie op de Rotterdamse situatie echter.

---

(1) <https://www.btv-rotterdam.nl/uit-de-media/persbericht/538-positief-groeiscenario-rtha-onderuitgehaald?highlight=WyJta2JhliwibWtiYSdzllO=>

(2) <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/rotterdam-the-hague/verkenner-rotterdam/>

'Hinder' is een bewuste en onbewuste beleving en daardoor een kwalitatief begrip. In de ontwerp-Luchtvaartnota wordt 'groei' uitgedrukt in 'aantal vliegbewegingen', een kwantitatieve grootheid. De handhavingsnormen (de berekende maximale geluidsgrensnormen zoals in de Omzettingsregeling RTHA) zijn uitgedrukt in dB(A) en bedoeld als kwantitatieve maat voor het vaststellen van de maximaal toegestane geluidsproductie per periode over een bepaald gebied en kunnen daarom niet worden gehanteerd als maatstaf voor hinderbeleving. In de zienswijze van ABReL is uitgebreid op de knelpunten in dit berekensysteem ingegaan en een heldere uitspraak dat deze manier van werken niet meer kan, is gewenst, naast een meer inhoudelijke uitwerking van de begrippen 'hinder' en 'hinderbeperking'. Het zondermeer toepassen van het 'groeiervdienmodel' leidt zeker in de Rotterdamse situatie tot een toename van de hinderbeleving. Een voor het menselijk oor niet waarneembare daling van de gemiddelde geluidsproductie met 1dB leidt tot een veel grotere geluidsruijnte, waardoor méér vliegtuigen kunnen starten en landen: het aantal piekbelastingen neemt toe. De hinderbeperking zal zo alleen op papier bestaan.

### **Hinderbeperking RTHA**

De praktijk rondom RTHA heeft laten zien hoe moeilijk het is om vorderingen te maken op het gebied van 'hinderbeperking'. Onder de vlag van de Commissie Regionaal Overleg wordt nu al acht jaar getracht concrete "hinder beperkende maatregelen" te benoemen. Behalve dikke rapporten en langdurige vergadersessies heeft dit nog geen concrete verbeterpunten opgeleverd. Duidelijk is dat zonder een door alle betrokken partijen geaccepteerde definitie van het begrip 'hinder' elk gesprek over vermindering van hinder uiterst moeizaam zal zijn.

Wij zijn verheugd over de uitspraak in de ontwerp-Luchtvaartnota t.a.v. nachtvluchten, die beschouwd kan worden als aanscherpen van het beleid. (LVN blz.50). U stelt hier echter dat "het aantal geplande nachtvluchten bij RTHA" afneemt. Deze constatering is onjuist: Er mogen helemaal geen nachtvluchten gepland worden op RTHA (conform de 'Omzettingsregeling'). Het gaat hier om het doorrollen van vertragingen bij de luchthavens van vertrek of tijdens de vlucht gedurende de dag met als gevolg dat er tot 01.00 uur in de nacht op RTHA mag worden geland. Uw opmerking dat RTHA wel de uitwijkplek blijft voor vliegtuigen die niet op Schiphol kunnen landen vanwege het inperken van de nachtvluchten bij Schiphol mag er niet toe leiden dat vliegtuigen dan maar – al dan niet gepland - gaan uitwijken naar RTHA. En ook biedt deze passage geen antwoord op de vraag op welke luchthaven een vertraagde RTHA-vlucht, die in de huidige praktijk na 01.00uur zou uitwijken naar Schiphol, zou moeten landen.

U merkt op dat de eisen strenger zullen worden en vastgelegd gaan worden in een nieuwe extensieregeling. (pag. 50). Omwonenden kunnen dit lezen als "de regels voor landen in de nacht worden strenger". Maar de vraag is of dit er ook staat. Wij staan een extensieregeling voor zoals u die bij Lelystad Airport gaat treffen en zien dan ook graag dat deze ook in de Luchtvaartnota en in een toekomstig luchthavenbesluit van RTHA expliciet opgenomen wordt. Bij het onderwerp 'nachtvluchten' wordt opgemerkt: "Deze vluchten mogen niet verschuiven naar de randen van de nacht tussen 22.00-23.00 uur en 7.00-8.00 uur." Dit is op zich verheugend, want in die randen van de avond/ dag zien wij ook op RTHA de grootste knelpunten. Dit hangt echter niet samen met het verschuiven van geplande nachtvluchten (die er officieel dus niet zijn), maar met de ruimte in de geluidsnormen. Het feit dat een vliegbeweging kort na 07.00 uur volgens de Lden-systematiek 1x wordt gewogen in tegenstelling tot een stijging of landing kort voor 07.00 uur (10x) maakt dat er zoveel mogelijk vluchten kort na zeven uur 's ochtends gepland worden. Deze ontwikkeling kan alleen maar gestopt worden door een zwaardere weegfactor toe te kennen aan vliegbewegingen tussen 07.00 en 08.00 uur 's morgens.

In de nota kiest u voor het scheiden van geluidsruimten voor maatschappelijk verkeer en commercieel verkeer. Dit is in de Rotterdamse situatie al jaren een heikel punt omdat de luchthaven stelt dat de toename van dit maatschappelijk verkeer een onevenredig grote hap uit de geluidsruimte neemt. Wij zien ook wel dat dit een naar de toekomst onhoudbare situatie is. Wij zijn tevreden met de uitspraak op bladzijde 47 van de LVN waarmee u bevestigt dat het ‘apart zetten’ van de geluidsruimte voor spoedeisende hulpverlening en politietaken **niet** leidt tot het vergroten van de gebruiksruimte voor groot commercieel verkeer op de luchthavens, in casu RTHA (LVN blz. 15 en 47). Maar ook hier ontbreekt de referentie. Welke geluidsruimte is aldus beschikbaar voor het commerciële verkeer? Wij voorzien hier een groot knelpunt en vrezen dat via voor ons niet te controleren berekeningen de commerciële geluidsruimte zal groeien. Ook geeft dit beleidsvoornemen geen antwoord op de logische vraag of de geluidsruimte voor spoedeisend verkeer beperkt kan / zal worden.

### **Handhaving van regels en normen**

Op pagina 8 van de ontwerp-Luchtvaartnota wordt gesteld dat “heldere afspraken, duidelijke regels en strikte handhaving noodzakelijk” zijn om tot een nieuwe balans tussen kwaliteit van leefomgeving en netwerk te komen. ‘Handhaving’ blijft in handen van de Inspectie Leefomgeving & Transport.

Tot op de dag van vandaag toont ILT zich een tandeloze tijger. Toen in 2018 de luchthaven de wettelijke geluidsnormen boven Schiedam gedurende de zomer fors overtrad met als excuus “overmacht”, werd niet snel en krachtig ingegrepen. In de Luchtvaartnota zal daarom een aanzet moeten worden gegeven voor meer preventief optreden en snellere en scherpere handhaving.

In de ontwerp-Luchtvaartnota moet een rol worden weggelegd die (regionale) milieudiensten (kunnen) spelen bij het monitoren van hinder en mogelijk zelfs bij de handhaving. Rondom RTHA is bijvoorbeeld de klachtafhandeling over de luchthaven belegd bij de Milieudienst DCMR. Het aantal klachten dat bij de DCMR wordt ingediend wordt gezien als belangrijke graadmeter voor de door de bewoners ervaren hinder. In de toekomst zal het systeem van meldingen over vliegtuiglawaai verder moeten worden uitgebreid. Een samenwerking tussen overheid en private initiatieven kan tot een prima meetsystematiek leiden als graadmeter voor de ervaren hinder van de luchthaven. Dit moet verder worden gefaciliteerd.

Zo heeft de DCMR in mei 2020 in de jaarrapportage over de geluidmeldingen in 2019 (3) geconstateerd dat terwijl het aantal vluchten op RTHA-gelijk was aan 2018, het aantal meldingen over geluidhinder met 81% gestegen was naar een record van ruim 62.000. De meeste meldingen gingen over de grote luchtvaart en vooral over de vliegtuigbewegingen in de vroege ochtend (07:00 – 08:00 uur) of late avond (22:00 – 01:00 uur). De toename van het aantal meldingen bleek deels te verklaren door een aantal trends in het gebruik van de luchthaven. Een notitie van een van ons inzake deze problematiek (‘Weerklank 2019’) vindt u als bijlage bij deze zienswijze.

### **Afsluiting**

In de aanhef van deze zienswijze hebben wij aangegeven dat volgens ons groei van het groot commercieel verkeer op RTHA in strijd is met de door u geformuleerde uitgangspunten en dat het luchtverkeer moet worden teruggebracht tot een niveau dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omliggende woonwijken garandeert. Aanvullend op dit standpunt lijkt het ons zinvol om in het toekomstig beleid rond (regionale) luchthavens niet “groei verdienen” centraal te stellen, maar het “**recht op rust**” voor omwonenden. Dit betekent geen vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur (calamiteiten uitgezonderd) en een sterke beperking van het aantal vliegbewegingen in de vroege ochtend en late avond.

---

(3) <https://www.dcmr.nl/publicaties/jaarrapport-meldingen-rtha-2019.html> 6

Daarmee doet u ook recht aan uw streven om de luchtvaart meer als een gewone bedrijfstak te behandelen.

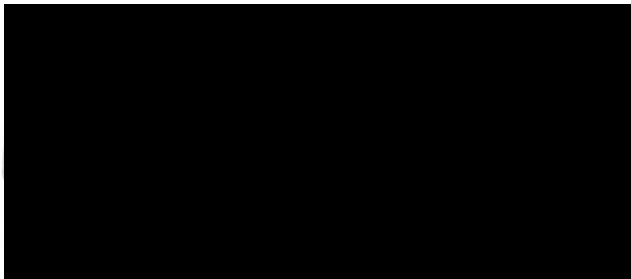
Een afschrift van deze brief hebben wij gezonden aan de commissie I&W van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,  
Namens de CRO-bewonersvertegenwoordigers RTHA en hun plaatsvervangers:

Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland:  
**Mevr. A.T.C. van de Coevering / dhr. R.H.J. van de Ouderaa**

Bewonersvertegenwoordigers Schiedam:  
**Dhr J.J.W. Witjes / dhr. H. Lamphen**

Bewonersvertegenwoordigers Rotterdam:  
**Dhr J.R.H. Schendstok / dhr. D. Breedveld**



Mw. A.T.C. van de Coevering – van Heesewijck



**Bijlagen:**

- Zienswijze Stg ABReL, 26-06-2020
- 'Weerklank 2019', John Witjes, januari 2020