

Aan de leden van de TK comissie I&W

Datum:	24 mei 2022	Project:	Rotterdam The Hague Airport
Ons kenmerk:	B065452aa.227DE06.wve	Betreft:	VPP RTHA
Versie:	01_002		

Geachte leden van de commissie ,

Op 12 april 2022 is het Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP) RTHA openbaar gemaakt. In de gesprekken om te komen tot dit pakket hebben wij, John Witjes en Thea van der Coevering als bewonersvertegenwoordigers van Schiedam en Lansingerland onze bijdrage geleverd. Wij hebben in die gesprekken aangegeven er geen onoverkomelijke bezwaren tegen te hebben om het VPP met de huidige tekst aan de achterbannen voor te leggen om input op te halen voor het vervolg van het proces.

In deze brief geven wij een reactie op het VPP naar aanleiding van die consultaties.

Ons uitgangspunt was, is en blijft een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor alle omwonenden van de luchthaven. Wij hebben dat uitgewerkt in het 'recht op rust'. De huidige operatie op de luchthaven voldoet daar in het geheel niet aan en de luchtvaartsector, met name de grote luchtvaart (o.a. Transavia en TUI) is tot op heden niet bereid gebleken om daar fundamenteel verandering in aan te brengen. Hun businessmodel is heilig.

Op de bewonersavonden die in september 2021 zijn georganiseerd in de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam hebben wij (inclusief de bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam, die toen nog aan het participatietraject deelnam) onze achterban/de omwonenden gevraagd om een verdere concrete invulling van dat 'recht op rust'. De belangrijkste uitkomsten waren:

- De grootste hinder wordt ondervonden van het groothandelsverkeer, dat in de vroege ochtend, late avond en nacht landt of start.
- De functie die de Luchthaven vervult als het gaat om het maatschappelijk spoedeisend verkeer (traumahelikopter, ook in de nacht) staat voor omwonenden niet ter discussie.
- Algehele sluiting van RTHA op afzienbare termijn wordt door de meerderheid van de omwonenden niet als een realistische optie gezien.
- Men wil minder (geluids-)hinder, minder uitstoot van schadelijke stoffen en dat moet gerealiseerd worden door minder vluchten.
- RTHA als vakantieluchthaven kan niet op draagvlak rekenen.

In de voorbereiding van het VPP (Joint Fact Finding) kwamen in dit verband nog enkele relevante feiten op tafel.

In de eerste plaats is het reismotief van de reizigers op RTHA nu in slechts 18% van de gevallen zakelijk, in 82% van de gevallen gaat het om vakantie, familiebezoek of bezoek tweede huis. Aan het begin van deze eeuw is er extra geluidsruimte aan de luchthaven toebedeeld met het doel om de luchthaven in staat te stellen meer passagiers aan te trekken met een zakelijk reismotief. Dat is niet gelukt. Er is toen niet onderkend, dat het niet mogelijk is om een andersoortige ontwikkeling (geen zakenluchthaven, maar een vakantieluchthaven) op enigerlei wijze bij te sturen. Men heeft de sluizen open gezet om ze vervolgens nooit meer dicht te kunnen doen.

In de tweede plaats moet worden opgemerkt dat in de voorbereiding ook duidelijk is geworden hoe de nachtvluchten vanaf RTHA zijn verdeeld. 44% kwam in 2019 voor rekening van het maatschappelijk spoedeisend verkeer en 23% van zakenvliegtuigen. Deze vluchten vinden gedurende de gehele nacht plaats, waarbij met name bepaalde typen (o.a. Piaggio) veel hinder veroorzaken. 33% kwam voor rekening van het groot handelsverkeer (Transavia, TUI etc.), waarbij het gaat om vluchten tot uiterlijk 01.00 uur in de nacht en positievluchten. In de daaropvolgende discussie kwam naar voren dat de operationele kosten van de luchthaven in overwegende mate worden opgebracht door de vluchten met groothandelsverkeer. RTHA heeft aangegeven dat er zonder deze vluchten geen levensvatbare luchthaven kan bestaan.

In een luchthavenbesluit zijn er slechts 3 of 4 parameters die het mogelijk maken om sturing te geven aan de operatie op de luchthaven. Dat zijn:

- de openingstijden;
- de extensieregeling;
- het aantal vliegtuigbewegingen per tijdseenheid en;
- de aanwezige belemmeringscontouren.

In het VPP blijven de openingstijden ongewijzigd voor 'stillere' vliegtuigen. Alleen voor de huidige oudere types wil men in de komende 10 jaar, gefaseerd, een beperking in de openingstijden (als daar een juridische basis voor is). Daarmee is onze inzet om te komen tot een algehele beperking van de openingstijden op dit moment niet gehonoreerd.

Als bewonersvertegenwoordigers hebben we tijdens de afgelopen bewonersavonden (na publicatie van het VPP) nadrukkelijk gemerkt, dat het vliegen in de bestaande openingsuren nog steeds op veel weerstand stuit. 'Stillere' vliegtuigen dragen mogelijk op papier wel bij aan een lagere geluidsbelasting, maar wij blijven van mening, dat het effect daarvan op de ervaren hinder marginaal is. De sector spreekt van een afname van gemiddeld 1 à 2 dB(A) terwijl mensen pas bij 3 à 5 dB(A) geluidsafname die ook daadwerkelijk als zodanig ervaren. De vliegtuigen worden voor omwonenden dus niet merkbaar stiller.

In de RIVM-rapportage uit 2019, die ook is betrokken bij het opstellen van de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat, als het om de feitelijk ervaren hinder gaat, naast de geluidsbelasting het aantal vluchten en het moment van de dag waarop die plaatsvinden, in overwegende mate bepalend zijn.

Kijkend naar de in het VPP opgenomen uitgangspunten stellen wij vast dat veel daarvan nog concreet moet worden uitgewerkt en dat ook nog niet vaststaat of een en ander ook daadwerkelijk in een LHB kan worden vastgelegd.

Wij vragen daaromtrent zekerheid van de Minister. De afgelopen jaren en ook de afgelopen weken is gebleken, dat afspraken met de sector alleen waarde hebben als zij juridisch vastlegbaar (in een LHB) zijn en daarmee controleerbaar en handhaafbaar zijn voor het bevoegd gezag.

In het VPP wordt de huidige extensieregeling aangevuld met de invoering van een strafpunten-systeem voor late binnenkomers, een absoluut minimum voor positievluchten en een algehele nachtsluiting tussen 02:00 en 06:00 uur. Voor groothandelsverkeer geldt een nachtsluiting vanaf 23.00 uur met een uitloop (extensieregeling) tot 01.00 uur. De formulering in het VPP van dit onderdeel lijkt overigens voor meerderlei uitleg vatbaar, zodat hier nog nadrukkelijk naar moet worden gekeken.

Daarnaast is een bevrozing van het aantal slots in de vroege ochtend en late avond en het vervallen van niet gebruikte slots in die periodes overeengekomen. Vooralsnog neemt het aantal vluchten op de meest overlast gevende periodes (randen van de dag en de nacht) dus niet substantieel af.

Dat pakket wordt nog aangevuld met het niet mogen landen voor 08.30 uur en het niet meer mogen opstijgen na 21.00 uur, zodat het 'door de nacht vliegen', etc. niet meer mogelijk is.

Met het nu in het VPP voorgestelde pakket wordt op sommige punten een verbetering in de huidige situatie bereikt. Dat is ook nodig, want de huidige Omzettingsregeling uit 2013 is in strijd met het in de Luchtvaartnota 2020-2050 vastgelegde beleid.

In die Luchtvaartnota is ook vastgelegd dat er een 'splitsing van de geluidsruimte' ten behoeve van het spoedeisend verkeer kan komen. Deze splitsing is ook in het VPP opgenomen. Vooralsnog is er echter geen enkel zicht op welke gevolgen dit kan hebben voor het aantal vluchten van het groothandelsverkeer.

Zeker in combinatie met de nieuwe systematiek waarop de geluidscontouren berekend gaan worden (Doc29) levert dit voor ons als bewoners een groot vraagteken op met betrekking tot eventuele toename van hinder.

De vraag die wij ons als bewonersvertegenwoordigers stellen is of het VPP **voldoende** hinderreductie oplevert. Met die vraag zijn wij ook terug gegaan naar de omwonenden uit onze gemeenten. Wij hebben aangegeven, dat wij over dit pakket in gesprek zouden gaan met de omwonenden en dat ons oordeel erover ook gebaseerd wordt op hetgeen de omwonenden ons daarover meegeven.

Uit de in april en mei gehouden achterban consultaties, zowel op de bewonersavonden als in de diverse bilaterale contacten komt een duidelijk beeld naar voren. Omwonenden willen af van het steeds maar groeiende aantal vliegtuigbewegingen, die vooral in de randen van de dag en nacht omwonenden van hun gezonde nachtrust beroven. Dit beeld zien we ook bevestigd in de diverse commissievergaderingen die in de betrokken gemeenten over dit onderwerp zijn gehouden.

Bij de presentatie van het VPP is geconstateerd, dat dit pakket het maximaal haalbare is gelet op de belangen van alle participanten. Het businessmodel van de luchtvaart- en reissector staat verdergaande maatregelen in de weg en die zijn voor de sector dan ook niet bespreekbaar. Inmiddels is de afgelopen weken pijnlijk duidelijk geworden, hoe kwetsbaar dit businessmodel is.

Voor ons als bewonersvertegenwoordigers is het de vraag wat nu de relevantie van dit businessmodel nog is afgezet tegen het belang van de omwonenden van de luchthaven: een gezond woon- en leefklimaat. Onze conclusie is en blijft dat de luchtvaart, net als iedere andere bedrijfstak moet opereren binnen normale grenzen. Dat er een uitzondering bestaat voor intercontinentale vluchten is iets waar wij ons nog wel iets bij kunnen voorstellen, maar daar waar het om vakantievluchten gaat moet het recht op rust van de omgeving voorgaan. De operators (groothandelsverkeer) op RTHA, die vrijwel allemaal gericht zijn op reizigers met een niet-zakelijk reismotief, zullen dus nu hun businessmodel moeten gaan aanpassen.

Als wij kijken naar de reacties vanuit de omwonenden en daarbij alle op tafel liggende informatie in ogenschouw nemen, dan komen wij tot de conclusie dat naast de diverse in het VPP opgenomen maatregelen er ook een beperking in de openingstijden voor het groot handelsverkeer moet komen. Die beperking moet ertoe leiden, dat omwonenden minimaal verzekerd zijn van 9 uren van ongestoorde (nacht)rust. Dat betekent, dat er in die 9 uren **in het geheel** niet gevlogen wordt, uitgezonderd het maatschappelijk spoedeisend verkeer (traumahelikopter, politie, brandweer en orgaanvluchten) waarvoor wel draagvlak is.

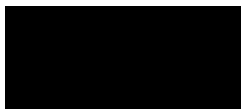
Het is zeker niet zo dat wij als omwonenden hiermee de Nederlander zijn recht op vakantie willen afnemen. Het enige dat de reiziger wordt gevraagd is om zijn vakantie pas te beginnen of te eindigen op het moment dat omwonenden van hun gezonde nachtrust hebben genoten. Daarnaast moet in het uiteindelijke LHB duidelijk worden vastgelegd hoeveel vliegtuigbewegingen met groot handelsverkeer per tijdseenheid mogen worden afgewikkeld. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is dit ook expliciet opgenomen, zolang de onvolkomenheden in de L_{den}-systematiek nog niet zijn verholpen.

Daarmee komt een einde aan het sluipend, door permanente herberekening ophogen van het aantal vliegtuigbewegingen.

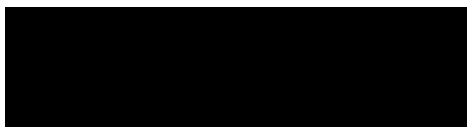
Wij hopen hiermee een aantal aandachtspunten aan u, voor uw discussie op 1 juni a.s., te kunnen meegeven. Zoals gezegd zullen wij uw discussie nauwgezet volgen en een en ander bij onze inspanningen om te komen tot een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van de RTHA, meenemen.

Voor nadere vragen of informatie kunt u contact opnemen met onze ondersteuner, Mr. P. de Vries (06-22513120, info@stichtingabrel.nl)

Met vriendelijke groet,



John Witjes
(Bewonersvertegenwoordiger Schiedam)



Thea van de Coevering
(Bewonersvertegenwoordiger Lansingerland)