



Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

**Ons kenmerk:**  
**Bijlage(n):** -

College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 70012  
3000 KP ROTTERDAM

**Datum:** 28 november 2022  
**Onderwerp:** Uitkomsten participatie RTHA

Geachte wethouder Karremans,

De wijkraden Hillegersberg en Schiebroek hebben bij brief van 21 november 2022 het verzoek gekregen uiterlijk 24 november 2022 te adviseren over het Eindproduct Participatietraject Nieuw Luchthavenbesluit RTHA (EPP) van 15 november 2022. Dit traject is op initiatief van de luchthaven doorlopen ter voorbereiding van haar aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Met deze brief voldoen wij aan uw verzoek en geven onze reactie op het EPP als input voor het Rotterdamse standpunt hierover.

Het is nodig dat een nieuw Luchtvaartbesluit RTHA komt. De huidige Omzettingsregeling is veel te ruim waar het gaat om groeimogelijkheden én kent veel te veel uitzonderingen waardoor té vaak en té frequent buiten de huidige venstertijden 07.00 - 23.00 uur gevlogen kan worden.

Met de gemeenteraad en wethouder Vincent Karremans constateren wij dat het participatietraject als opgetuigd door RTHA volkomen mislukt is.

### **Aantal vliegbewegingen**

- In het Eindproduct Participatietraject (EPP) wordt een theoretische vergelijking gemaakt tussen het EPP en het regime onder de huidige Omzettingsregeling;
- In het EPP wordt echter geen analyse gemaakt m.b.t. de huidige praktijksituatie en de klachten die omwonenden nu als gevolg hiervan ervaren. Het EPP grijpt dan ook niet significant in op de hinder die nu in de praktijk ervaren wordt en een dergelijke evaluatie zou je wel mogen verwachten als er een nieuwe vergunning verleend moet worden;
- Het aantal mogelijke bewegingen dat in het ADECS-rapport wordt genoemd, als bijlage bij het EPP, betreft het referentiejaar 2019. Een jaar waarin er meer klachten waren over hinder dan ooit;
- In het EPP wordt gesteld dat er in theorie, uitgaande van de geldende omzettingsregeling en 100% vlootvernieuwing (stillere vliegtuigen) enkele tienduizenden extra vliegtuigbewegingen passen binnen de huidige 35ke contour op basis van geluid in zichtjaar 2035. Hierbij lijkt een toename van 8.760 vliegtuigbewegingen (10.152 inclusief meteo toeslag) groothandelsverkeer een redelijke verbetering.

In de praktijk is dit echter een stevige verslechtering is ten opzichte van de huidige situatie. In de zomermaanden komen op basis van dit voorstel zeker zo'n 4 vliegtuigbewegingen (hindermomenten) per uur bij. Dat is dus bovenop de huidige werkelijkheid.

- In het EPP wordt in Tabel 1 de inzet van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen als volgt samengevat.

Tabel 1 Aantal bewegingen per segment voor het start- en zichtjaar EPP.

Segment	Aantal bewegingen (zonder meteomarge)	Aantal bewegingen (met meteomarge)	Startjaar EPP (2025)	Zichtjaar EPP (2035)
Groothandelsverkeer - Normaal	17.859	21.431	✓	✓
Groothandelsverkeer - Ontwikkelruimte	8.760	10.512	*	✓
Business Aviation	4.906	5.887	✓	✓
General Aviation	40.000	48.000	✓	✓
Spoedeisend	6.000 - 9.700	7.200 - 11.640	✓	✓
Regering en militair	246	295	✓	✓
<b>Totaal aantal bewegingen (met meteomarge)</b>			<b>87.253</b>	<b>97.765</b>
<b>Totaal aantal bewegingen (zonder meteomarge)</b>			<b>72.711</b>	<b>81.471</b>

- Het is heel belangrijk dat de berekeningen over toename worden afgezet en vergeleken met de feitelijke situatie en het almaar stijgende klachtenpatroon zoals dat bij DCMR bekend is<sup>1</sup> en dus niet modelmatig met de ruimte in en onbenutte mogelijkheden van de Omzettingsregeling.
- Als referentiejaar wordt in het EPP 2019 genomen. Dat is de meest gunstige vergelijking vanuit het perspectief van de luchthaven en de vliegtuigmaatschappijen, want het is het jaar met de feitelijk hoogste aantal vliegbewegingen. Dat betekent dat verhogingen daar bovenop altijd relatief gunstig uitpakken en minder verhogend lijken ten opzichte van een eerder referentiejaar. Zeker als daarbij gerekend wordt met een toename ten opzichte van feitelijk nog niet gerealiseerde vluchten en niet de dagelijkse werkelijkheid.
- Als we het referentiejaar 2019 vergelijken met de inzet eind vorige eeuw dat RTHA een zakenvliegveld moet zijn met ruimte voor maatschappelijke vluchten en een beperkt aantal vakantievluchten, constateren we dat dit uitgangspunt vanaf het moment van overname door Schiphol met grote voeten wordt vertrapt. Alle metingen deze eeuw laten een constante groei zien. De dreiging is dat deze groei wordt doorgezet nu Schiphol het aantal vluchten moet beperken. Voorkomen moet worden dat deze afgeschoven worden naar RTHA en daarmee de hinder alleen maar wordt verplaatst zonder deze op te heffen of te verminderen.
- Los van de vraag of een toename van bewegingen aanvaardbaar is voor de bewoners moet het volgende duidelijk zijn. De voorgestelde toegestane toename is alléén mogelijk bij inzetten van feitelijke vlootvernieuwing. Tegelijk wordt de nu nog bestaande groeiruimte uit de Omzettingsregeling geschrapt. Dat moet dan wel 100% worden gegarandeerd. Het moet dus veel meer zijn dan een gedachte of voornemen.

<sup>1</sup> <https://www.dcmr.nl/rapportages-rotterdam-hague-airport>

- De groei die in het EPP wordt voorgesteld, is opgenomen in tabel 7. Dat is naast de 8.760 (10.152 inclusief meteo toeslag) extra vluchten voor het groothandelsluchtvaartverkeer alleen een groei bij het maatschappelijk spoedeisend verkeer (zorg en politie). De toename voor regerings- en militaire vluchten is beperkt en kan wellicht feitelijk ook lager uitvallen.
- De groei van 8.760 vliegbewegingen (10.152 inclusief meteo toeslag) is alléén mogelijk bij daadwerkelijke inzet van nieuwe 'stillere' vliegtuigen. Die berekening is gebaseerd op orders en verwachtingen, niet op zekerheden. Als groei wordt toegestaan op basis van deze redenering, dan moet in het LVB nadrukkelijk worden vastgelegd dat groei direct gekoppeld is aan daadwerkelijke, aantoonbare inzet van 'stillere' vliegtuigen. Dit is onhandelbaar.

**Tegelijk benadrukken wij, daar gaan wij hieronder verder op in, dat onze inzet voor onze bewoners is dat het aantal vliegbewegingen niet stijgt. Zorg voor bewoners betekent in onze ogen inzetten op minder vluchtbewegingen. Een inzet die wij bepleiten richting college en gemeenteraad.**

### **Belangrijke randvoorwaarden**

- Aangezien een tijdshorizon tot 2035 wordt gehanteerd, is het welhaast een illusie om te veronderstellen dat de hele vloot die op RTHA vliegt is omgezet. Op basis van die veronderstelling rust wel de groei met 8.760 vliegbewegingen (10.152 inclusief meteo toeslag). De noodzaak van daadwerkelijke beperking tot 'stillere' vliegtuigen is dus héél belangrijk, anders wordt het toegestane aantal opgevuld met de huidige vliegtuigen. Dat moet in alle gevallen worden voorkomen.
- Steun geven wij aan het actief opnemen in het LVB dat bepaalde vliegtuigtypen mogen worden geweerd. Die dan wel concreet benoemen met ruimte voor latere toevoeging.
- Daarbij ook de mogelijkheid opnemen om bepaalde vliegtuigtypen in ieder geval te kunnen weren in de tijdsperiode 07.00 - 09.00 uur. Daarmee wordt bijgedragen aan minder herrie (overlast) in de vroege ochtend.
- Steun aan het voorstel om een maximaal aantal bewegingen per dag in de zomerperiode mei-september vast te leggen in het nieuwe LHB. Dat aantal mag zeker niet hoger worden als het huidige feitelijke aantal. Inzet moet zijn een lager aantal. Het huidige aantal is in de waarneming en beleving van omwonenden op dit moment al té hoog voor een normaal leefbaar klimaat in tuin en woning.
- Steun aan de randvoorwaarden dat áls sprake zou zijn van een toename, waar wij nadrukkelijk op tegen zijn, dat dit alléén mag tussen 09.00 - 21.00 uur en alléén met 'stillere' vliegtuigen.
- Steun aan de inzet om het lesvliegen, parachutespringen en recreatief vliegen meer te reguleren. Inzet is om de vrijheid 'waar dan ook te vliegen' in te perken én te zoeken naar mogelijkheden om hoger te laten vliegen om daarmee de feitelijke hinder op de grond te beperken.
- De huidige uitzonderingen in de Omzettingsregeling moeten verdwijnen. In het EPP wordt voorgesteld om deze te beperken tot vertraagde vluchten en nood met daarnaast positievluchten. De uitzonderingen moeten veel drastischer worden beperkt tot noodvluchten.

- Vertraging ter beoordeling van de vluchtleiding (de huidige invulling bij vertraagde vluchten) betekent in de praktijk dat te laat vertrokken vliegtuigen door bijvoorbeeld motorstoring als acceptabel wordt beoordeeld. Dat is het voor de omwonenden dus niet. Nood wegens motorstoring of onmogelijkheid te landen op Schiphol wegens mist zijn uitzonderingen waartoe moet worden beperkt.
- Waarom moeten positievluchten mogelijk worden gemaakt? Dat betekent dubbele ergernis: té laat binnenkomen én de volgende ochtend té vroeg vertrekken. Positievluchten moeten worden ingepast in de reguliere venstertijden, als het even kan na 09.00 uur.

### **Hinder, zorg en veiligheid als ijkpunten**

- Voor de omwonenden gaat het om het beperken van de hinder, zorg voor de gezondheid en inzet op veiligheid. Die uitgangspunten moeten dienen als belangrijke randvoorwaarden om een luchthaven maatschappelijk enigszins acceptabel te kunnen inpassen. Het is teleurstellend dat in het EPP daaraan geen aandacht wordt geschonken. Hier geen aandacht aan besteden, geen ruimte bieden voor inbreng van deze punten en mede op verzoek van de gemeenteraad (aangenomen motie) niet bereid zijn om daar een gericht scenario voor op te stellen zijn terecht belangrijke redenen voor het mislukken van het participatieproces. Dit nog los van de welhaast onmogelijke eis dat bewonersvertegenwoordigers geen terugkoppeling mochten hebben met hun achterbannen om bijvoorbeeld deskundigeninbreng op te halen. Een eis die door RTHA en de vliegtuigmaatschappijen met gemak intern kon worden omzeild met vertrouwelijke raadpleging. Terecht dat de gemeenteraad, het college en verantwoordelijk wethouder Vincent Karremans afstand nemen van het participatietraject en geen enkele verantwoordelijkheid willen nemen voor het EPP. Een standpunt dat wordt gedeeld met de omliggende gemeenten en de provincie. Mede gevoed door bewoners, maatschappelijke organisaties en wijkraden is het belangrijk dat een duidelijk standpunt wordt ingenomen die in ieder geval zorgt voor niet méér hinder, méér zorgschade en méér veiligheidsrisico's, maar inzet op beperking van hinder, meer inzet om zorgschade te voorkomen en meer aandacht heeft voor veiligheid van bewoners.
- De hinder is groot, té groot. Dat blijkt uit de snelle toename van klachten bij DCMR. Dit gaat naar een record van 90.000 klachten in 2022. Deze explosieve groei van klachten (2017: 15.000 klachten en in 2018: 35.000 klachten, 2019: >60.000 klachten) is des te opmerkelijker omdat het sinds dit jaar alleen nog maar mogelijk is om per pand één klacht in te dienen. Dat geldt ook voor de voormalige verpleeghuizen die zijn omgezet naar individuele woningen. Het gaat volgens de DCMR nog altijd maar om één pand.
- Hinder wordt allereerst veroorzaakt door opstijgen en landen. Het aantal bewegingen is dus veel meer een relevante maatstaf dan de jaarlijkse optelsom van geluid. Elke toegestane groei in aantal bewegingen veroorzaakt méér ellende, overlast en ergernis. Nu al moet je in de periode mei-september om de 10 minuten stoppen met praten vanwege de geluidsoverlast, dan wel wordt je in de randen van de nacht wakker als gevolg van vliegtuigoverlast. Met de mogelijke groei, die vooral in deze piekmaanden zal worden ingezet en niet in herfst en winter, betekent in deze lente/zomermaanden dat de noodzakelijke onderbreking van gesprekken om de vijf minuten kan worden.  
Een jaarlijkse groei als aangegeven in het EPP van twee vliegtuigbewegingen per uur gemiddeld over een heel jaar betekent in de periode mei-september een verhoging met in ieder geval vier bewegingen per uur. Dit naast de vliegbevingen van onder meer de kleine luchtvaart, helikopterkeer en zakenvliegtuigen.

### **Minder bewegingen**

- Voor de bewoners is een slot zetten op het aantal bewegingen en liever nog een vermindering van bewegingen niet alleen belangrijk, maar een absolute vereiste uit oogpunt van leefbaarheid. Een vermindering van het aantal stijgingen in de uren 07.00 - 09.00 samen met een totaal verbod op nachtvluchten (behoudens de exceptionele uitzonderingen) draagt bij aan vermindering van overlast. Nog beter is het als de aanvangstijd van 07.00 verschuift naar 08.00 uur.

### **Aanpakken geluidsoverlast**

- Geluidsoverlast wordt ook veroorzaakt door proefdraaien (vereist in verband met de veiligheid) en taxiën. Die worden niet meegerekend voor het LVB. Deze moeten wél meegenomen gaan worden en anders op andere wijze worden aangepakt. De werkelijkheid is dat de geluidsoverlast al ruim een half uur vóór 07.00 begint. Daar wordt je dus als bewoner óók wakker van. Beperking ook van deze overlast gevende activiteiten is absoluut nodig.

### **Aanpassing luchtvaartroutes terugdraaien**

- Toename van hinder bij de bewoners wordt ook veroorzaakt door de plotselinge, zonder overleg en zonder uitleg, aanpassing van de luchtvaartroutes vooral bij opstijgen. Dat wordt nog verergerd door de veelheid van afwijkingen die daarboven nog plaatsvinden en worden onderbouwd met veiligheidsnoodzaak als gevolg van de vereiste afstanden tussen vliegtuigen. Daarbij heeft Schiphol absolute voorrang en wordt door de vluchtleiding RTHA onvoldoende gestuurd op opstijgen in een toereikend "gat" tussen vluchten van en naar Schiphol. Aan deze aanpassingen en stelselmatige afwijkingen moet een einde komen. De extra veroorzaakte hinder (geluidsoverlast) is niet acceptabel en heeft niets te maken met de gewenste groei van RTHA.

### **RTHA als ondernemer**

- Groei van RTHA wordt overigens ook bereikt doordat grotere vliegtuigen met 10 tot 20% meer passagiers met sterkere motoren gebruik kunnen maken van RTHA ondanks de beperkte start- en landingsbaan. Hiermee wordt de sector toch een groeimogelijkheid geboden zonder dat ten laste van omwonenden meer gevlogen hoeft te worden;

### **Aanpakken gezondheidsschade nodig**

- De gezondheidsschade voor kinderen en volwassenen is groot. Dan gaat het niet alléén om het geluid van RTHA, maar ook de cumulatie met andere geluiden als de snelwegen (A20, A13, A4, De Groene Boog), de Randstadrail, de industrie, vrachtverkeer binnen het gebied moet onder ogen worden gezien. Alleen het vliegverkeer veroorzaakt al gezondheidsschade, dat wordt erger als de cumulatie wordt meegenomen in de beschouwingen. Zeker bij de opstelling van de benodigde MER een heel belangrijk punt. Maatregelen om de gezondheidsschade te beperken zijn nodig.

- Beperking van CO2-uitstoot is landelijk beleid. Toename van de vliegtuigbewegingen is daar contrair aan. Handhaving aantal bewegingen is het minste wat kan worden gedaan als bijdrage aan dit probleem.
- Bij gezondheid gaat het niet alleen om geluid, maar ook om kerosinedampen, -neerslag, fijnstof, CO2 uitstoot. Vliegtuigen staan nu stationair te draaien met de uitlaat richting woonwijken Nieuw Zestienhoven en Schiebroek. Daar moet aandacht voor zijn en worden beperkt, liefst tot nul. Het opstellen van vliegtuigen moet met inachtneming van deze gevolgen worden verbeterd.

### **Veiligheid woonwijken bewaken**

- Meer vliegbewegingen betekent ook zonder meer een toename van veiligheidsrisico's boven woonwijken. Daarvoor is te weinig aandacht. Te gemakkelijk wordt uitgegaan van vliegveiligheid, die juist bij start en landing het minst groot is, terwijl juist dán vlak boven woonwijken wordt gevolgen.

### **Wat moet er gebeuren**

- Voorstel is om het aantal vluchtbewegingen niet alleen te bevrozen, maar in te zetten op een daling. Dat laatste is in ieder geval van belang in de vroege ochtend. Daarom bepleiten wij een aanpassing van aanvangstijd naar 08.00 uur met een maximale verschuiving van vroege vluchten naar vanaf 09.00 uur.

Wij steunen het weren van bepaalde vliegtuigen geheel. De meest geluid producerende vliegtuigen moeten in ieder geval geweerd worden vóór 09.00 uur.

Doordat wordt gevlogen met grotere toestellen groeit RTHA in aantal passagiers zonder meer vliegbewegingen en groeit de hinder voor omwonenden niet.

- Het is belangrijk dat de ontwikkelingen en handhaving randvoorwaarden nauwgezet worden gemonitord. Voorstel is om een evaluatie, stand van zaken om de vijf jaar op te maken en in ieder geval na tien jaar. Die evaluaties ook onderdeel maken van het nieuwe LVB met een verplichte herbezinning na tien jaar (het Zichtjaar).
- De geluidseffecten die niet meegenomen worden in de berekeningen moeten op andere wijze systematisch worden geregistreerd, evenals de gezondheidsaffecten. Dat zou op longitudinale basis moeten plaatsvinden. Als opleggen aan de RTHA niet mogelijk is, dan onderbrengen in een samenwerkingsverband van omliggende gemeenten, provincie en rijk. Dan kan dit een belangrijke rol spelen bij de verplichte evaluatie en herbezinning.
- Uit het oogpunt van voorspelbaarheid pleiten we ervoor om ook het aantal Business Aviation en General Aviation vliegbewegingen als plafond concreet met aantallen vast te leggen. Ondanks dat aantallen wel als voorbeeld worden genoemd, is de tekst in het EPP wat ons betreft op dit punt onvoldoende concreet.

## Bewonersparticipatie

In het verleden zijn de omwonenden op verschillende momenten en manieren geraadpleegd. Dat hebben we ook nu geprobeerd. Helaas is ons dat om technische redenen niet gelukt, omdat wij als wijkraden het EPP eerst op 21 november hebben ontvangen met het verzoek uiterlijk 24 november te adviseren. Een welhaast onmogelijke opgave, zeker in combinatie met raadpleging van bewoners.

Wij hebben dan ook actief gebruik gemaakt van de beide bewonersavonden die zijn georganiseerd door wethouder Vincent Karremans. Bewonersavonden die in verschillende toonaarden, maar ook onmiskenbaar onze inzet als hiervoor weergegeven ondersteunen.

Wij roepen het college en de gemeenteraad dan ook op bovenstaand standpunt op te nemen in de Rotterdamse reactie op het EPP en de inzet richting een nieuw Luchtvaartbesluit RTHA. Afschrift van deze brief sturen we aan de gemeenteraad.

Graag zien wij uw reactie op ons advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Jaco de Hoog  
Voorzitter Wijkraad Hillegersberg



Ton van Eijsden  
Voorzitter Wijkraad Schiebroek

Met vriendelijke groet,



Edith Wolvers  
Wijkraadcoördinator Hillegersberg en Schiebroek